

Samischer Bootsbau. T. 4

Westerdahl, Christer

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Westerdahl, C. (1999). Samischer Bootsbau. T. 4. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 22, 285-314. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54121-9>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SAMISCHER BOOTSBAU

TEIL 4*

VON CHRISTER WESTERDAHL

Zusammenfassung und Forschungsperspektive

In den vorausgegangenen drei Teilen dieser Artikelserie ist ein wesentlicher Bereich der Lebenswelt der Samen untersucht worden, wenn auch ein fast vergessener. Die Worte von Schefferus über die – nach der Jagd – wichtigste »Kunst« der samischen Männer ist, so kann man behaupten, durch die offenkundig große Zahl von Berichten und Fundplätzen bestätigt worden (siehe den Katalog in Westerdahl 1987).

Meiner Meinung nach hat die Darstellung gezeigt, daß sowohl mündliche wie schriftliche Quellen als auch archäologische Funde ein im Großen und Ganzen übereinstimmendes Bild ergeben. Die Quellengattungen überlappen einander sehr gut. Die datierten Bootsfunde belegen samische Bootsbaukultur vom 7./8. Jahrhundert bis ins 19. Jahrhundert, während die übrigen Angaben die Periode von den 1130er Jahren bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts abdecken.

Es ist nicht einfach, unstreitig samische Züge in den nordischen Bootsbautraditionen zu definieren. Ein Grund dafür liegt in der Mannigfaltigkeit der samischen Sphäre selbst. Es gibt eine spezifisch samische Bootskultur mit seegehenden Fahrzeugen an der Nordatlantikküste, eine andere im Binnenland, eine dritte im bottnischen Bereich. Diese letztere Region hat nicht nur andersgeartete Bedingungen in Hinsicht auf Ernährung und Umwelt, sondern auch ungleichen Zugang zu Impulsen aus anderen Kulturregionen. Das hatte unterschiedliche Bootstypen mit wechselnden Konstruktionsdetails zur Folge.

Ein weiterer Grund für die Schwierigkeiten, spezifisch samische Züge in den Bootsbautraditionen zu bestimmen, liegt im fragmentarischen Charakter der Bootsfunde und dem Mangel an exakter Datierung. Fest steht heute allerdings, daß in historischer Zeit nicht nur die Technik des Vernähens von Planken, sondern auch andere bootstechnologische Elemente kennzeichnende samische Ausprägungen aufweisen. Hierzu gehört sicherlich die Formgebung der Spanten. Darauf hat schon Gutorm Gjessing in seiner ausgezeichneten Publikation über die Bootsfunde von Bårset und Øksnes in Nordnorwegen hingewiesen (Gjessing 1941: 73): *Bei den samischen Booten haben die Spanten sehr häufig den gleichen schmalen und hohen rechteckigen Querschnitt wie der erhaltene Spant aus dem Øksnesboot.* Man darf vermuten, daß das gleichermaßen für die nordnorwegischen eisenzeitlichen Fahrzeuge gilt wie für die kleineren Boote im Binnenland (vgl. besonders die Zeichnung von Linné). Hinzu kommt, daß die samischen Boote *ziemlich dicht gespantet* sind, worauf Gjessing an derselben Stelle ebenfalls hinweist.

Diese zwei Besonderheiten hängen eng zusammen, weil die Spanten oft sehr dünn sind. Vermutlich haben sie, zusammen mit anderen Eigenheiten, organisch miteinander einen Bootstyp (oder mehrere Bootstypen) geschaffen, den (oder die) die Zeitgenossen als

* Samischer Bootsbau. Teil 1 erschien in DSA 18, 1995, S. 233–260; Teil 2 in DSA 19, 1996, S. 317–348; Teil 3 in DSA 21, 1998, S. 233–254.

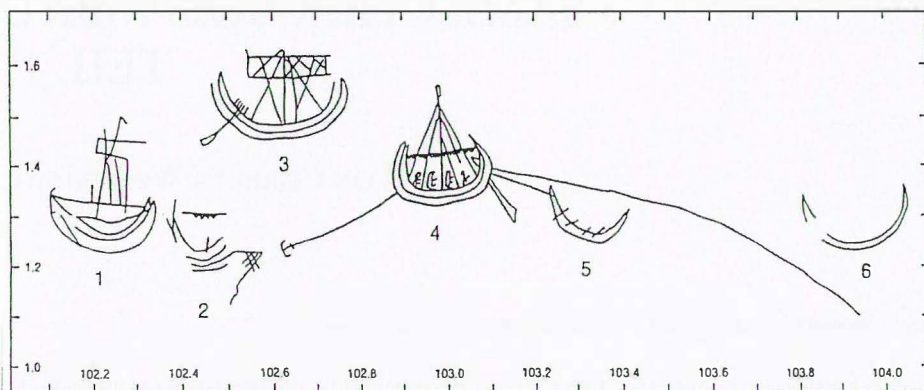


Abb. 51a Ein vor kurzem entdecktes Felsbild im gebirgigen Samen-Gebiet in Nordschweden (Padjelanta) zeigt besegelte Schiffe und ein kleineres Ruderboot. Von der Form der Boote und dem Vorhandensein eines Seitenruders her zu urteilen, repräsentiert das Felsbild vielleicht eine Situation an der nicht weit entfernten Atlantikküste in Norwegen vor dem 13. Jahrhundert, möglicherweise sogar aus der frühen Wikingerzeit (ca. 750–1050 n. Chr.). Die Bootsformen ähneln bemerkenswert z.B. der Darstellung auf dem Runenstein von Sparlösa, Westschweden (ca. 800 n. Chr.). Wie Mulk in einem populären Artikel über den Fund schreibt, gibt es nur ein weiteres Felsbild dieser Art mit Bootsdarstellungen im gesamten samischen Gebiet, nämlich das von Gaudalen, Trøndelag, Norwegen (Bayliss-Smith/Mulk 1998). In der materiellen Kultur der Samen sind Abbildungen von besegelten Fahrzeugen auf Trommeln gut bekannt, aber sie stammen aus wesentlich späterer Zeit. Aus dieser Artikelserie kann geschlossen werden, daß es in der maritimen Kultur der Küsten-Samen wohl auch besegelte Wasserfahrzeuge gegeben hat, neben den großen Ruderbooten, die wir archäologisch nachweisen können.

unzweifelhaft samisch haben ansprechen können. Mehrere unterschiedliche Ursachen können zum Fortleben der samischen Boote beigetragen haben. Ein Grund kann in der samischen Identität liegen. Subjektiv gesprochen, hätte sich in einem solchen Fall die samische Kultur »behaupten wollen«, eine Art Nachbaropposition – konkret wäre das schwer zu beweisen. Gleichzeitig wirkt das wenig glaubhaft bei einem Volk, das sich unbezweifelbar in späterer Zeit durch besonderes Anpassungsvermögen ausgezeichnet hat, nicht zuletzt in technologischer Hinsicht.

Eine andere Ursache, und wahrscheinlich die wichtigere, bezieht sich auf die Funktion der Boote, die in hohem Maße Teil des Erwerbs wie der besonderen natürlichen Gegebenheiten ist. Dazu mehr weiter unten im Abschnitt »Verwendung«.

Ein dritter Grund, der zur Identität samischer Boote beiträgt, liegt im Fehlen von Eisen. Das hat hauptsächlich eine Bedeutung für den Erhalt der Vernähung zwischen den Planken. Daß Eisen wirklich als von außen in die altsamische Gesellschaft eingedrungen aufgefaßt wurde, zeigt die legendarische Riesengestalt mit dem Namen »Stallo« (»Stahl«), die der Feind der Samen ist (Kjellström 1976). Daß Mangel an Eisen eine alte Technik wieder aufleben läßt oder eine neue hervorzwängt, kennen wir auch aus einem anderen nordischen Umfeld. In den isländischen Annalen wird zum Jahr 1189 berichtet, daß ein holzgenageltes und genähtes/geschnürtes Boot aus dem eisenarmen Grönland nach Island gekommen sei (Grönlands Historiske Mindesmærker III, 1845: 8): *Asmundr Kastanrazi kom af Grænlandi or Krosseyjum, ok þeir XIII saman à skipi því er seymt var trésaumi einum nær, þat var ok bundit seymi.* – Asmund Kastanraste kam aus Grönland von den Kreuzinseln, zu vierzehn Mann auf einem Schiff, das fast vollständig mit Holznägeln zusammengefügt war und

außerdem mit Tiersehnen zusammengebunden. Das Verb *seyma* bedeutet ›mit einer Naht verbinden‹, das Substantiv *saumr* sowohl ›Nagel‹ wie ›Nähen‹, das Substantiv *seymi* ›das, womit man näht, besonders Tiersehnen o.ä., was als Garn benutzt wird‹ (Fritznert).

Das Boot hat als Symbol tiefe Spuren in der Vorstellungswelt der Samen hinterlassen. Die sakrale Beziehung zwischen Booten, dem Wirken der Schamanen (najder) (vgl. die Figuren auf den Trommeln, Abb. 23), Opfern und Gräbern ist in unserm Zusammenhang nicht behandelt worden. Man sollte sich auf die Angaben des Tuderus über das »Holz« beziehen, das am einem Opferplatz in der Kemi-Lappmark aufgestellt wurde (Berättelser. S. 14): *... wie ein Bootskiel, den sie hiidenwenhe nennen, d.h. Blocksberg-Boot ...* Nicht nur aus religionsökologischer Sicht dürfte es interessant sein, das näher zu untersuchen.

Dies gilt gewiß auch für das nordische Gebiet. In Hinsicht auf das genähte Boot von Halsnøy von ca. 350 n. Chr. hat Bente Magnus (1981) darauf hingewiesen, daß für die Kalfaterung dieses kleinen Bootes ungewöhnlich feine Stoffe angewendet wurden. Bedeutet das, daß dies Boot eine besondere, vielleicht gerade kultische Funktion gehabt hat? Und wenn ja, kann es dann ohne weiteres als repräsentativ für seine Zeit betrachtet werden?

Die nordische Eisenzeit – und für diesen Bereich auch die Bronzezeit – ist unzweifelhaft in vieler Hinsicht bootsfixiert. Aber bedeutet das auch selbstverständlich, daß die Samen dies Vorstellungsmodell von den Nordleuten übernommen haben müssen? Selbst der kurze vorliegende Rechenschaftsbericht sollte beweisen können, daß Boote und Bootsbau Dinge sind, die sogar der samischen Binnenlandskultur angehören. Deren Wurzeln gehen sicherlich zurück in eine Zeit lange vor den später so bestimmenden Kontakten mit den Nordmännern. Die Frage ist allerdings, ob es nicht immer irgendeine Form von Kontakten zwischen Nord und Süd, zwischen agrarischer und halbnomadischer Lebensweise gegeben hat.

Verwendung

Vieles in dieser Beziehung bleibt in den Quellen unerwähnt. Wenn die historischen Quellen aber über eine Verwendung berichten, verweisen sie zumeist auf den Fischfang. Das wird bereits zu Beginn des 16. Jahrhunderts bei Olaus Magnus hervorgehoben (Ziegler, de Goes), wo z.B. über Fischexport nach Rußland – über den Markt Torneå – berichtet wird. Högström weist in der Mitte des 18. Jahrhunderts besonders auf den Bedarf an Booten bei den Fischersamen hin. Nicht zuletzt die Funde genähter Boote an den kleineren Seen der Lappmark belegen dieselben Verhältnisse. Die Fischerei der Seesamen im Nordatlantik ist allgemein bekannt. Deshalb ist es auch wahrscheinlich, daß samische Boote zum Fischfang in der Ostsee verwendet wurden, wie man Regnards Bericht aus dem inneren Bottnischen Meerbusen vom Ende des 17. Jahrhunderts entnehmen kann. Darauf deuten ebenfalls Funde genähter Boote in Haparanda im Torneå-Gebiet.

Einzelne Verfasser, wie Ehrenmalm 1743, heben weiter hervor, daß die Boote auch für Transporte innerhalb des Steuerbezirks der Waldsamen verwendet wurden. Lundius betont ferner die Verwendung von Booten zu allgemeineren Zwecken, wie zum Beispiel zu Fahrten zu Gottesdiensten zu den einzelnen Lappenkirchen, gleichzeitig Marktgelegenheiten. Solche Marktfahrten waren nach Ziegler und seinen Gewährsleuten geplant. Diese Fahrten verlangten Boote, die die Stromschnellen in den Flußsystemen überwinden konnten. Ehrenmalm und andere geben darüber nähere Auskünfte. Die Verwendung der Boote hat schließlich auch eine mehr nach außen gewendete Seite. Über Transporte von Reisenden berichtet eine ganze Reihe von Autoren, z.B. Rudbeck d. J., Linné, Högström, Ehrenmalm, Meldercreutz und Tilas. Überhaupt haben die meisten Verfasser etwas dazu zu sagen. Über eine speziellere Verwendung von Booten wie das Weichen von Rentierhäuten spricht schließlich z.B. der Fund von Hangajaure.

Die Verteilung der Funde zeigt eine deutliche Konzentration auf die waldsamische Kultur. In mindestens zwei Fällen kann man einen direkten Zusammenhang mit waldsamischen Großsiedelgebieten herstellen. In anderen Fällen lassen sich Fundplätze mit in der Nähe befindlichen besiedelten Flächen an Seen in den waldsamischen Steuerbezirken (*skatteland*) herstellen. Die waldsamische Kultur hat sich stets dadurch ausgezeichnet, daß sie in großem Maße auf Binnenfischerei beruhte. Die Grenze zu der Gruppe der Fischerlappen ist ziemlich fließend. In diesem wegelosen Land ist das Tragen von Booten zum Fischen stets eine Notwendigkeit gewesen, selbst wenn man auf den wichtigsten Seen ständig Boote hätte vorhalten können. Bei Fahrten die Flußtäler entlang mußte man zwischendurch die Boote über Land tragen, um die Stromschnellen zu umgehen. Graan berichtet gegen Ende des 17. Jahrhunderts, daß man die Boote meilenweit über Land getragen habe, in diesem Fall wohl über die Wasserscheiden zwischen den großen Flußsystemen im Gebirge. Diese eigenwillige Transportart wird weiter unten in größerer Perspektive betrachtet.

Bootstypen

Die Beschreibungen der samischen Boote zeichnen ein Bild zweier signifikanter Haupttypen. Das gilt für die historische Zeit. Die Besonderheiten beider Typen scheinen mit deren unterschiedlichen Funktionen zusammenzuhängen.

Das kleine Boot

Der erste Bootstyp ist sehr klein und sehr leicht. Man könnte versucht sein, diesen Typ *håp* zu nennen (vgl. aber den Bericht Olof Rudbecks d.J., der auch den größeren Typ *håp* nennt, siehe Korhonen 1982b) oder südsamisch *vints* (Drake 1918: 73). Das geringe Gewicht wird oft erwähnt. Man kann das mit Ottars Angaben aus der Wikingerzeit über die Boote der Kvänen in Zusammenhang bringen. Lundius erzählt, wie wir oben gesehen haben, daß solch Boot sogar fortgeweht werden kann, wenn man es nicht mit Steinen beschwert. So leicht wie es ist, so zerbrechlich ist es auch. Tilas und Ehrenmalm bezeugen, daß es sehr vorsichtig behandelt werden muß, besonders wenn man es besteigt, damit es nicht zerbricht. Ehrenmalm gibt 0,4, Linné 0,6 cm Stärke für die Bordplanken an, was auch durch Funde belegt wird, z.B. von Norra Volmsjö in Schweden und Bogan in Norwegen. Andere Bordplanken waren mindestens doppelt so dick und 22-23 cm breit. Es gab 3-4 Plankengänge auf jeder Seite (Kommentar zur Rimkrönika, Ehrenmalm) mit 5-6 Spanten (Linné).

Ehrenmalm nennt eine Kiellänge von 1,8-3,6 m (3-6 Ellen). Die niedrigere Zahl dürfte der Gesamtlänge von nur 2,4 m (4 Ellen) entsprechen, wie sie die Rimkrönika angibt. Die allgemeinen Dimensionen werden im übrigen von Linné folgendermaßen definiert: Länge 3,6 m, Breite 1,5 m und Tiefe 0,6 m. Eine Relingsplanke fehlte nach den Aussagen des Südsamen Kristoffer Sjúlsson, ein Sachverhalt, der eventuell sogar durch einen Fund aus dem nördlicheren Bereich, Valkijärvi in Norrbotten, belegt wird. Es gab aber auch offenbar Boote mit einer Relingsplanke (Storholmen). Bestimmende Details, die ebenfalls von Sjúlsson beschrieben werden, finden sich sogar bei den späteren Bauernbooten der Lappmark: ein Sitzbrett in der Mitte, Fehlen von Stützbrettern (*knaft*) in den Steven, dafür aber dreieckige Querbretter zum Sitzen, gestützt durch den schottähnlichen Spant in den Steven (Abb. 60b, 61). In diesem Muster kommt also der charakteristische Spant ins Spiel, den wir weiter oben schon beschrieben haben, sowohl als Fund (Abb. 14) als auch nach Linnés Zeichnung. Ferner nennen sowohl Kristoffer Sjúlsson als auch Gustaf Kóniksson ein Loch als Abfluß für Schlagwasser.

Boote dieses Typs konnten 8-10 Netze mitführen (Rimkrönikan, Sjulsson) und einen Mann. Generell konnte entweder ein Passagier aufgenommen werden oder etwas Ladung, zusätzlich natürlich zum Bootssteuerer (Tilas u.a.). Das kann vor allem für die neuere Zeit und die südlichen Lappmarken belegt werden. Die Angaben deuten jedoch auf eine bemerkenswerte Kontinuität. Der Typ scheint aber selbst innerhalb des samischen Umkreises ein Relikt zu sein und spiegelt sicherlich teilweise ursprüngliche samische Züge. Er ist hauptsächlich ein für die Stromschnellen geeignetes Ruderboot, das nicht gesegelt wurde. Ferner wird es auf kleinen Seen verwendet. Widersprüchliche Angaben existieren darüber, wieviel Zeit der Bau solcher Boote benötigte, über die Preise usw. Das kann mit unterschiedlichen Voraussetzungen und Gewohnheiten z.B. im nördlichen oder südlichen Teil innerhalb der Lappmark zu tun haben (Graan, Sjulsson, von Duben). Wenn man dort, wo man es geplant hatte, an einer Fluß- oder Seepassage, kein Boot vorfand, konnte man in kürzester Zeit einen Ersatz bauen. Von Duben überliefert dazu eine extreme Nachricht: Um die äußerst fragilen, tragbaren Boote zu bauen, brauchte man nur ein paar Stunden zu arbeiten (von Duben 1873: 93, nach P.F. Wahlberg). Eine wahrscheinlichere Schätzung – und da mußte das Holz schon zur Stelle sein – nennt mehrere Tage (vier nach Drake 1918: 73). Abweichende Ansichten über die Schwierigkeiten und die benötigte Zeit beim Bau des kleinen Bootes finden sich besonders bei Kristoffer Sjulsson, der einen binnenländischen Bereich zwischen den großen See- und Flußtälern repräsentiert. Er berichtet, daß es schwierig war, solche Boote zu bauen und daß die Arbeit mehrere Wochen dauerte. Graan nennt einen verhältnismäßig hohen Preis für ein Boot, 3 Lot (à 13,2 Gramm) Silber oder ein Rentier. Die repräsentativeren Nachrichten hinsichtlich der benötigten Bauzeit können mit denen über norwegischen traditionellen Bootsbau verglichen werden. Auch der war bemerkenswert effektiv; Christensen und Færøyvik (1979: 18) stellen nämlich fest, daß *in most districts, a four-oared boat was considered to represent a week's work!* Man muß allerdings in Betracht ziehen, daß es im samischen Umkreis große Qualitätsunterschiede im handwerklichen Bereich gegeben hat, während die norwegische »Facharbeit« ziemlich gleichartig war und hier auch größere Boote gemeint sind.

Die Nachrichten über Birkenrindenboote schließlich stellen sich wohl zum Modell des *háp*, obwohl dieser Bootstyp aus anderem Material gebaut wurde. Wie es scheint, sind die mündlichen Berichte über Birkenrindenboote bisher noch nicht durch dokumentierte Funde bestätigt worden. Doch sind gleiche Details glaubhaft von mehreren Fundplätzen beschrieben worden. Die Existenz von Birkenrindenbooten bei den Samen wird bereits durch den Hinweis auf das Rindenboot beim Julopfer (Rheen) und die Äußerung von Propst Lindahl aus Vilhelmina über ein Birkenrindenfahrzeug eines Lappen angedeutet (zitiert aus den Erinnerungen des Kristoffer Sjulsson, vgl. Teil 3, Fußnote; südsamisch *bies-sieråttnja* oder *besseråjoke*: Wortliste zu den Erinnerungen Kristoffer Sjulssons, red. von L. Bäckman und Rolf Kjellström. Bei Pettersson I 1944 findet sich das Wort *biessieråttnuo(n)*, in Hasselbrinks Sydsamisk Ordbok 1981: 323 *biessie-roådnjuo*). Vom allgemein bootstechnologischen Gesichtspunkt sind die Nachrichten über Birkenrindenboote direkt sensationell. Sie sind für den gesamten europäischen Bereich einzigartig. Hingegen dürften die sagenhaften Berichte über eigentliche Fellboote kaum Zutrauen verdienen.

Das größere Boot

Eine Sammelbezeichnung für den anderen, größeren Bootstyp zu geben, fällt schwerer. Möglicherweise hat es sich um ein Wort gehandelt, das mit altnord. *karfi*, finn. *karvas* zusammenhängt (vgl. Korhonen 1987). Dies Boot ist für größere Transportwege auf ruhigeren Flüssen gedacht, aber sicherlich auch für die größeren Seen im Norden. Zumindest in

Högströms Zeiten, also um die Mitte des 18. Jahrhunderts, war es in den nördlichen Lappmarken am häufigsten anzutreffen. Es war nach demselben Gewährsmann 4-5 Klafter (7-9 m) lang. Die Größe wird 1695 von Olof Rudbeck d.J. belegt, der von einem langen, schmalen Boot von ca. 11 m Länge (18-19 Ellen), aber einer Breite von höchstens 1,5 m (2½ Ellen) spricht, das aus lediglich 2-3 Bordplanken besteht. Auch dieser Bootstyp wird von Rudbeck d.J. als *håp* bezeichnet. Er ist wahrscheinlich durch östliche, vor allem finnische Impulse geformt. Offensichtlich war dies Boot auch zum Segeln auf den größeren Seen vorgesehen, selbst wenn dazu einige Änderungen in der Bauart nötig waren, z.B. in Hinsicht auf die Breite. Schon Olaus Magnus erwähnt für die Binnengewässer Segel aus Baumrinde. Leider gibt es von diesem Bootstyp überhaupt keine Funde. Man darf vermuten, daß er schon relativ früh Eisennägel für die Verbindung zwischen den Planken erhielt, vielleicht bereits im Verlauf des 16. Jahrhunderts.

Das Hochseeboot

Außer diesen Haupttypen gibt es in historischer Zeit auch ein größeres seegängiges Boot, sicher zum Rudern und Segeln geeignet, aber wohl eher für das erstere vorgesehen. Es ist in Snorri Sturlusons Schilderung von der norwegischen Atlantikküste für das 12. Jahrhundert belegt. Der Typ kann an Hand von Funden von Øksnes und einigen Planken aus dem mittelalterlichen Stadtkern von Trondheim errahnt werden. Möglicherweise waren solche Boote zwischen 10 und 20 m lang. Es ist nicht undenkbar, daß die norröne Bezeichnung *karfi* für ein Ruderboot solchen Typs im Laufe der Zeit auf samische seegängige Boote übergegangen ist. Eine andere altnordische Schiffsbezeichnung, allerdings mit eher kriegerrischem Beiklang, ist *snecke*, *snekkja*, das als *shnjaka* ins Nordrussische übernommen worden ist.

Andere Wasserfahrzeuge

Schließlich können noch Flöße (*flottar*) genannt werden. Sie sind durch den Samen Carl Johansson (1943, 1989) auf eine Weise beschrieben worden, die Aufmerksamkeit erweckt. Die samischen Bezeichnungen sind *bårre* oder *pårre*, während Kristoffer Sjulsson sie *bloata* nennt, ein Lehnwort aus den nordischen Sprachen (Drake 1918: 75).

Regionale Unterschiede

Nach den Bootsgrößen zu urteilen, kann man mit Högström schließen, daß es in mehrfacher Hinsicht Unterschiede zwischen der nördlichen und südlichen Lappmark gegeben hat. Die Grenze dürfte ungefähr am Piteälv verlaufen sein (vgl. Johansson 1943, 1989). Dieser Unterschied kann ganz allgemein so formuliert werden: Die nördlicheren Samen-Gruppen waren geübtere Bootsbauer als die südlicheren, dazu bauten und benutzten sie größere Boote. Wir befinden uns dabei noch immer in jüngster historischer Zeit, in der die samische Gesellschaft durchgreifende Veränderungen erfuhr, teils durch feste Siedlungen vor allem von Wald-Samen, teils durch intensive Rentierzucht, besonders im Gebirge. Dieser Prozeß kam in erster Linie durch stärker werdenden Druck von den Majoritätskulturen in Gang.

Dazu kommen unterschiedliche Kulturimpulse wechselnder Intensität. Der südsamische Bereich erscheint sowohl im Wortschatz als auch in der Bootstechnologie altertümlicher und ursprünglicher als der nordsamische.

Darüber hinaus können Unterschiede beim Übergang zur Bootsbauweise der Majoritätskulturen festgestellt werden. Das geschah offenbar in mehreren Stadien. Bereits 1695 notiert Rudbeck Eisennähte bei den großen Flußbooten im Tornedal. Um die Mitte des 18.

Jahrhunderts hatten sich nach Norman (Schnitler) genagelte Klinkerboote aus Norwegen im Flußsystem des oberen Umeälv (Överuman) vollständig durchgesetzt. Hingegen gab es die kleinen genähten *håpar* überall östlich des Tärnasjö (Sorsole) auf den kleineren Seen und Flußläufen, ebenso am unteren Umeälv. Auf dem Gewässersystem des Ångermanälv scheinen zu dieser Zeit die genähten Boote unter den Samen noch allein verbreitet gewesen zu sein (Ehrenmalm). Wahrscheinlich waren die Verhältnisse bei den Waldsamen in den heutigen Bezirken Norrbotten und Norra Västerbotten ähnlich, vor allem nach den reichhaltigen späteren Fundnachrichten zu urteilen. Auf den großen Gebirgsseen Norrbottens dürfte man schon früh zu Eisennägeln übergegangen sein und sich auch auf andere Weise von Norwegen haben beeinflussen lassen. Gustaf Köniksson, der 1830 geboren wurde, konnte sich kaum an genähte Boote oder deren Reste auf dem großen See von Storvindeln erinnern, was darauf deutet, daß diese Boote dort kurz vor der Jahrhundertwende 1800 verschwunden sind. Im Laufe des 19. Jahrhunderts sterben die letzten Traditionen aus. Die späten Reste älteren samischen Bootsbaus mit genähten Bordwänden auf der Kola-Halbinsel, erklären sich, wie Hallström bemerkt, aus einer außerordentlich weitgehenden Anpassung oder – mit Hallströms eigenem, wertbehaftetem Wort »Degeneration«.

Die Unterschiede innerhalb des samischen Bereichs dürfen jedoch nicht überbetont werden. Man darf vielmehr vermuten, daß im samischen Bootsbau grundlegende Gemeinsamkeiten vorhanden sind, von der Kola-Halbinsel bis zum südsamischen Randgebiet. Diese Gemeinsamkeiten sollen in einer zukünftigen Untersuchung des späteren Holzbootsbaus bei den Samen wieder angesprochen werden.

Kulturaustausch und Kulturkontakte

Früher hat man hauptsächlich auf einen einseitigen Kultureinfluß von nordischer Seite verwiesen (vgl. Fjellström 1985: 122f.), wenn von samischem Bootsau die Rede war. Vor dem Hintergrund der vorliegenden Untersuchung scheint es jedoch der Sache angemessener, anzunehmen, daß der Kulturaustausch mit der Majoritätskultur wechselseitig gewesen ist, in höherem Maße als bisher angesetzt. Der Austausch fand in einer gewissen Wechselwirkung statt. Die Kolonisatoren mußten sich derselben Umwelt, denselben grundlegenden Naturverhältnissen anpassen, die für die Samen seit Urzeiten Lebensraum waren. Darüber hinaus können weder Samen noch Neusiedler allein von diesem reziproken Gesichtspunkt her betrachtet werden. Es ist vielmehr notwendig, beide Gruppen in eine größere verkehrsgeographische Perspektive über den gesamten eurasischen Kontinent zu stellen.

Unter diesem Gesichtspunkt kann man die bottnische Region für die ältere Zeit in drei Zonen unterteilen. Das gilt sowohl für die Verkehrsgeographie als auch für die Besiedlungsstadien und die Nutzbarmachung des Gebiets.

Die erste ist die Strandzone mit einem Streifen ungefähr 1 km landeinwärts. Diese Zone konnte problemlos von außen her erreicht werden und auch selbst in maritimer Bedeutung nach außen hin aktiv werden. Dies ist hauptsächlich das Gebiet der vorhistorischen Bauern. Diese Strandzone reichte zu jener Zeit weiter ins Land hinein, und die Bemerkungen betreffen einen größeren Bereich als in historischer Zeit. Die Landhebung ist bedeutend, ca. 1 m pro Jahrhundert. In der Strandzone herrschte lebhafter Verkehr, und direkte Innovationen lagen näher zur Hand.

Verkehrsgeographische Übergänge zur nächsten Zone dürften genau in den Mündungen der großen Flüsse gelegen haben (Abb. 52).

Die zweite Zone, die Küstenzone, umfaßt den Bereich der mittelalterlichen Kolonisierung und erstreckt sich 50-70 km ins Land hinein, immer entlang der Flüsse, wo die Mög-

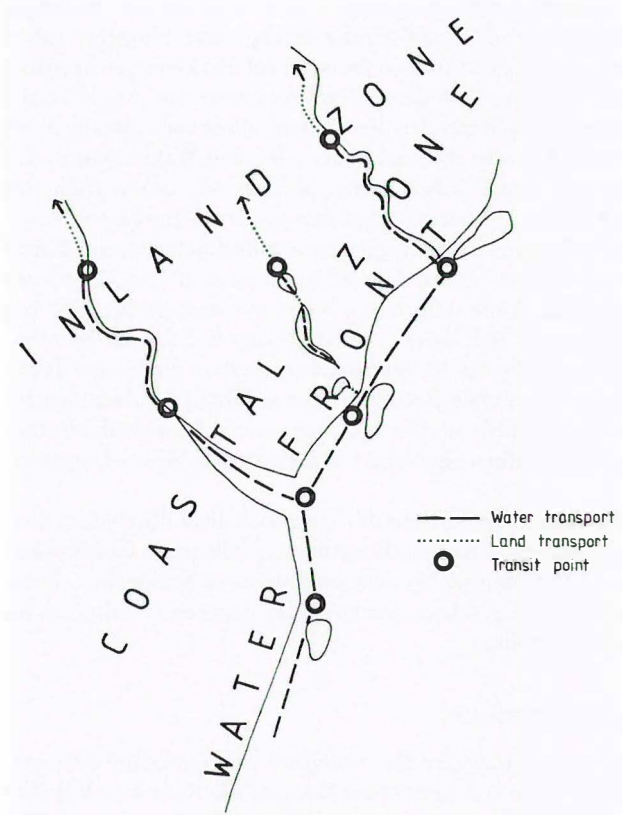


Abb. 52 Prinzipskizze des Wechsels zwischen Land- und Wassertransporten längs der baltischen Küsten. Die Transit- (Übergangs-) Punkte bezeichnen an der Küste Abfahrtspunkte und andere aus maritimer Sicht günstige Stellen, z.B. Umlade- und Bootsbauplätze an Fluß- und Bachmündungen, im Binnenland Übergänge auf andere Transportmittel im allgemeinen.

lichkeiten zur Urbarmachung gut waren (Abb. 53). Diese Zone hat keinen direkten Zugang zum oder vom Meer. Zwischen dieser und der Strandzone hat es unzweifelhaft Übergangspunkte gegeben, an denen man z.B. die Transportmittel austauschte, d.h. die Fahrzeuge.

Die dritte Zone ist das gewaltige Binnenland, das sicherlich zu einem Teil von den Bewohnern der Küstenzone urbar gemacht wurde, das aber im großen und ganzen das Land der Halb- oder Ganznomaden verschiedener Stadien war. Eine längerfristige Kolonisierung fand hier erst im 18. und 19. Jahrhundert statt. In der Inlandzone findet man in langen Zeiträumen eine kulturelle Perspektive von weit größeren Dimensionen als in der Küstenzone. Die Ähnlichkeiten mit der Strandzone sind auffällig. Der Unterschied aber liegt darin, daß im Binnenland der Verkehr die Landwege benutzen mußte, auf Schnee und Eis, die diese Zone fast direkt mit so abgelegenen Gegenden wie dem Ural verbunden haben können. Die Grenze zwischen dieser Zone und der Küstenzone ist nicht nur ein verkehrsgeographischer Übergang, sondern auch ein Übergang zwischen ungleichen Ernährungs- und Lebensweisen (Abb. 53: Transitzonen). Der Übergang kann beispielsweise am ersten Brechungspunkt eines Flusses gelegen haben, dort, wo die ersten Stromschnellen einen Wechsel ans Land notwendig machten. Im Seensystem gibt es einen ungefähr gleichen Typ von Übergangsstellen. Als Beispiel habe ich in Abb. 53 das Gebiet des nördlichen Ängersmanlands gewählt, wo ich im Detail mit den Verhältnissen vertraut bin.

Doch sollten in diesem Zusammenhang nicht nur die Übergangsstellen zwischen diesen Zonen unsere Aufmerksamkeit erregen, sondern auch die ausschlaggebende Unterscheidung zwischen Winterzeit und Zeit, in der der Boden schneefrei ist. Der Verkehr im sami-

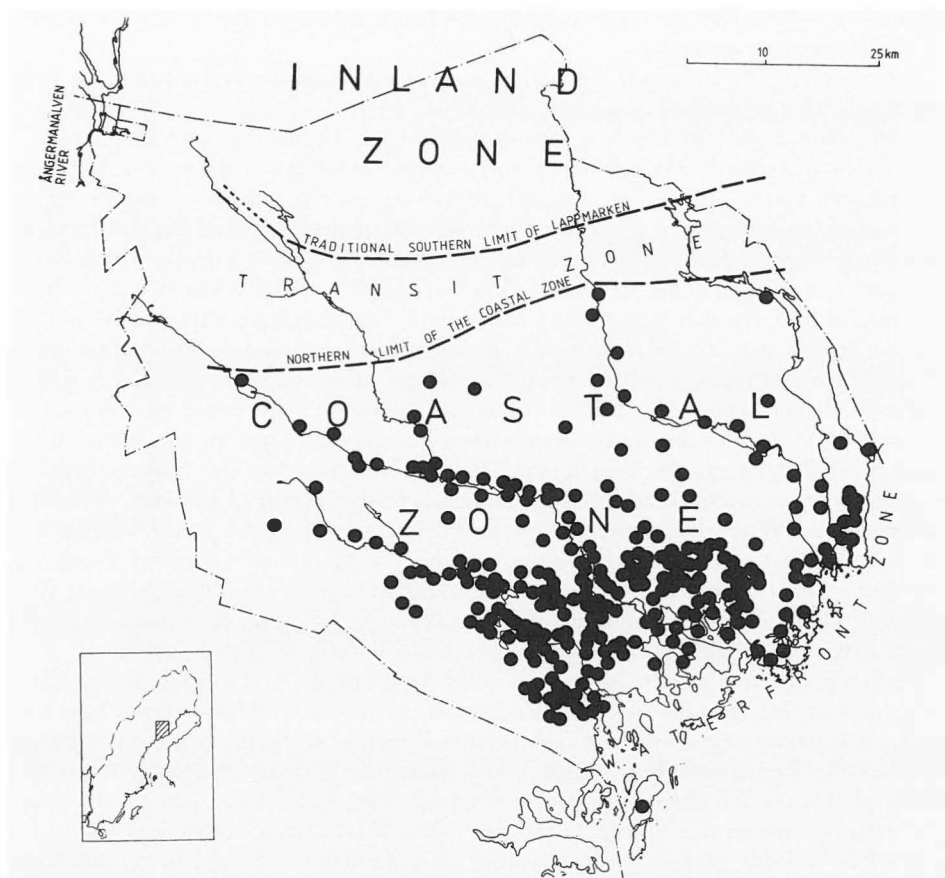


Abb. 53 Norra Ångermanland (Örnsköldsvik) als Beispiel für die Zoneneinteilung: Strandzone (bis ca. 1 km vom Wasser), Küstenzone (50-70 km ins Land hinein, bis zur Nordgrenze der mittelalterlichen Besiedlung) und Inlandzone (250-400 km über die skandinavische Halbinsel).

schen Bereich, an den die samischen Binnenwasserfahrzeuge angepaßt sind, mit seinen Schleppstrecken, auf denen man die Boote tragen oder ziehen muß, ist eine auch aus anderen wegelosen Gegenden Skandinaviens bekannte Lösung. Das gilt ganz besonders für Schweden und Finnland. Darüber wird aus weit auseinander liegenden Zeiten berichtet. Schließlich kann sie in der Ortsnamensflora Südschwedens aus vorgeschichtlicher Zeit aufgespürt werden. Ein in dieser Hinsicht besonders wichtiger Beitrag stammt von dem Ortsnamenforscher Bengt Hesselman (1930, vgl. auch Widmark 1958 über denselben Ortsnamentypus), der sich besonders für die *bor*-Namen interessierte. *Bor* ist ein altes Verbalabstraktum von *bära*, ›tragen‹, das in Ortsnamen wie *Borlänge*, *Burunge*, *Sundborn* u.a. zu finden ist. Hesselman hat in erhellender Weise die topographischen Voraussetzungen der Landwege mit ins Bild gezogen. Eine etwas jüngere Schicht mit derselben Bedeutung wie die *Bor*-Namen sind Zusammensetzungen mit *Drag*- und *Ed*-. Die *Drag*-Namen verweisen in den meisten Fällen auf das Überland-Ziehen von Booten, die dann offensichtlich so groß waren, daß sie nicht mehr getragen werden konnten, die *Ed*-Namen (in der sprachlichen Wurzel verwandt mit lat. *ire* = ›gehen‹) beziehen sich in einem eher allgemeinen Sinne darauf, daß an dieser Stelle ein Übergang zwischen zwei Wasserläufen bestand, den man zu Fuß

überqueren mußte. Auf die finnisch-sprachigen Entsprechungen dieses Bereichs komme ich weiter unten zu sprechen.

Voraussetzung für diese ganzen Überlegungen ist die Attraktivität der samischen Pelzwaren auf einem größeren, europäischen Markt.

Der fundamentale Faktor in Nordeuropa in Bezug auf die historischen Verkehrstechniken ist der Unterschied zwischen Sommer- und Winterverhältnissen, die Anwesenheit oder Abwesenheit von Schnee und Eis. Für viele Bewohner des Binnenlandes eröffnete erst der Winter die Möglichkeit zum Warentransport und zu Zusammenkünften aller Art. Das hing auch damit zusammen, daß zu jener Zeit der Ackerbau im großen und ganzen darniederlag, ausgenommen die Erhaltung der Tiere. Spätherbst und Winterbeginn waren auch die beste Zeit für die Jagd, die den Ackerbauern offen stand. Die Beutetiere waren zu Beginn des Winters am fettesten, die Pelze am besten. Zu dieser Jahreszeit sind die Tiere ferner ununterbrochen in Bewegung, was das Aufspüren und Jagen sehr erleichtert, ganz gleich, welche Jagdmethode man anwendet. Weil der Winter im Binnenland eher anbricht, kommen die Nomaden von dort an die Küste, immer ihren Beutetieren hinterher. In gleicher Weise nutzten die Bauern aus der Küstenzone Teile des Binnenlandes. Die Naturverhältnisse bringen so unausweichlich den Kontakt zwischen beiden Kulturen zustande, wobei mit Sicherheit auch Waren ausgetauscht wurden. In dieser Zeit, bis in den Januar/Februar hinein, fanden in historischer Zeit alle Versammlungen und Märkte statt. Seefahrt im eigentlichen Sinne zu den südlicheren Orten an den Ostseeküsten war in der Regel das ganze Winterhalbjahr hindurch ausgeschlossen, selbst wenn einzelne Jäger von der Küste dem Zugriff des Eises in zufällig offenen Eisspalten entgingen und Felle im Süden verkauften.

Wenn wir das Anwendbare in der Zoneneinteilung und die Notwendigkeit von Übergangspunkten mit dem eben geschilderten Szenario verbinden, sollten wir in der Lage sein, die Kontaktstellen an den Grenzen zwischen den Zonen zu ermitteln. Am meisten interessiert hier die Grenze zwischen Inlands- und Küstenzone. In diesem Bereich, mit den Brechungspunkten in den Flüssen, den Seen und an den Wasserscheiden, haben sich die Gruppen treffen und/oder den Übergang zu einer neuen Transportart vorbereiten können, in jedem Fall von der Küstenzone her gesehen. Ich übernehme es gern, in verschiedenen Gegenden Norrlands nach wahrscheinlichen Stellen für den Tausch, für einen informellen Markt in historischer Zeit zu suchen. Es ist aber auch notwendig, daß an diesen Plätzen die Verkehrsmittel gewechselt werden, vom Boot zu Gerätschaften, die für den Schnee geeignet sind, wie Schlitten und Ski. An diesen Stellen hat man u.U. eine Weile warten müssen, von der Zeit, als die letzten Gewässer noch offen waren, bis zu dem Moment, wo Schnee den Boden bedeckt. In einem andern Teil des subarktischen Nordens, im nördlichen Rußland, nennt man das ganze Land oberhalb der Wasserscheiden *Zavoloshche* (>das Land auf der anderen Seite der Tragestelle<, >Tragestelle< = russisch *volok*, Abb. 54). Dort verlief nicht nur die Grenze zwischen den Strömen, die nach Norden fließen, und jenen, die nach Süden sich wenden, sondern auch zwischen Lebensweisen, genau so wie bei den Übergängen zur Inlandszone in Skandinavien. In verkehrsgeographischer Hinsicht gehört der nordische Bereich zu der großen eurasischen Einheit, die es verdient, mit dem russischen Wort bezeichnet zu werden (Abb. 54). Wie wir bereits herausgearbeitet haben, zeigt die Vorgeschichte in Norrland und Finnland Kontaktwege genau in dieser Richtung, die am leichtesten mit den winterlichen direkten Transporten über weite, öde Marken erklärt werden können. Gleichzeitig ist das ganze Gebiet durchzogen von Wasserscheiden quer durch gewaltige Seesysteme und Flüsse unterschiedlichster Größe.

Es gibt bereits heute einige Sammlungen archäologischer Funde, die mit der eben vorgestellten Hypothese verknüpft werden können. Die relevanten Funde bestehen aus genähten Booten, Skiern, Schlitten und Fragmenten ähnlicher Gerätschaften. Vor dem Hintergrund

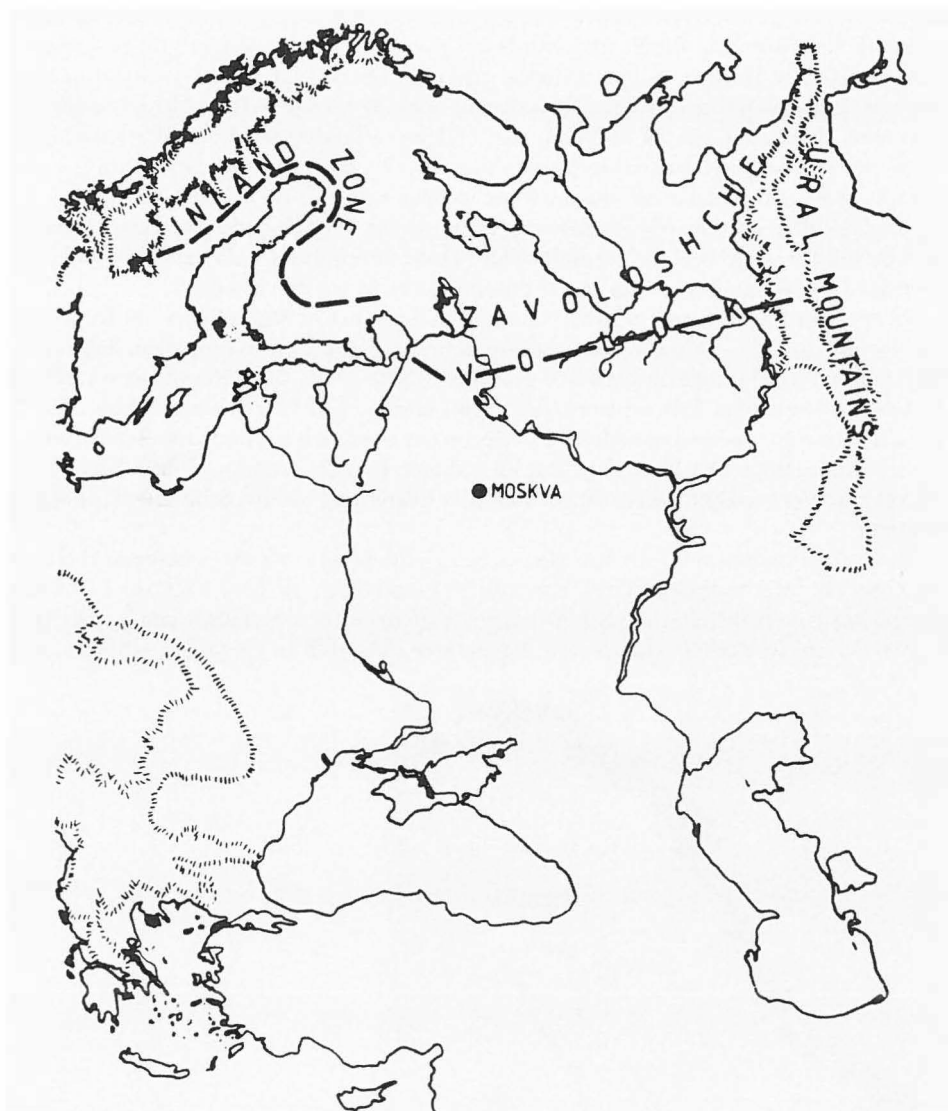


Abb. 54 Prinzipskizze über die bottnische Inlandzone und ihre Verlängerung in die russische Zavoloshche-Zone hinein.

des Charakters der Funde könnte man sie als amphibisch bezeichnen. Die Wasserfahrzeuge sind nicht absichtlich zerstört worden, wie man erwarten müßte, wenn es sich um Opferfunde handeln würde, sondern sie wirken, als seien sie oberflächlich in feuchtem Boden begraben worden, absichtlich oder unabsichtlich. Durch die umgebende Feuchtigkeit sind sie erhalten geblieben. Sie können folglich auf dem gefrorenen Boden im Schnee zurückgelassen worden sein, nahe dem Ufer eines Sees oder eines Flusses. Ihr Überdauern beruhte in einem solchen Fall auf der Schneeschmelze und der unbegreiflich kurzen Wachstumsperiode für Moose in solch feuchtem Boden. Warum die Fahrzeuge hier zurückgelassen wurden, ist ein Geheimnis, über das sich offenbar noch niemand Gedanken gemacht hat. Die

Reisenden, die sie hiergelassen haben, dürften mit anderen Transportmitteln zurückgekehrt sein, und dann wohl im Winter. Das würde ein gewisses, manchmal sehr großes, Übergewicht gerade von Booten im Fundmaterial erklären. Die ans Ufer gezogenen Boote sind später nie abgeholt worden. Möglicherweise war nur eine einzige Reise geplant. Das alles ist nicht ohne Bedeutung für die bei ihnen verwendete Verbindungstechnik. Wir wissen z.B. von wesentlich jüngeren russischen Booten (aus dem 19. Jahrhundert), daß sie nur für eine Transport Gelegenheit (oder für einige wenige) gebaut worden sind (Litwin 1985: 257).

Drei Fundplätze (Abb. 55) können im Lichte dieser Theorie anders bewertet werden, einer in Südfinnland, zwei in Nordschweden. Das Interessante ist, daß alle drei wohl ans Ende des 13. und den Beginn des 14. Jahrhunderts datiert werden können:

Der erste Fundplatz liegt am Bach Nuorajoki nahe dem Ort Soukolojärvi im Kirchspiel Övertorneå (finn Yli-Tornio) im finnisch-sprachigen Tornedal in Norrbotten, Schweden. Hier wurden 1953 Fragmente zweier genähter Boote (Abb. 56a, Steven) in ca. 200 m Abstand von einander, Skifragmente (Abb. 56b) und ein genähter Schlitten (Abb. 35-37), der nach den weiter oben angestellten Überlegungen eigentlich ein Boot gewesen ist, an die Oberfläche gepflegt. Der Fundplatz liegt im früheren Bett des Nuorajoki (Wahlberg 1956). Wie oben schon erwähnt, gibt es eine frühe C-14-Datierung für den Schlitten ins 13. Jahrhundert.

Der zweite Fund stammt von dem kleinen See Tjautjer (ein samischer Ortsname) bei dem Ort Gråträsk im Landbezirk Piteå, ebenfalls in Norrbotten. Er kam 1924 ans Licht und bestand aus Bruchstücken eines Schlittens, wie Kufen, einem schottähnlichen Spant (Abb. 13, 39), der an ein Boot geschnürt war, Fragmenten, die wohl zu einem Ski gehörten, und

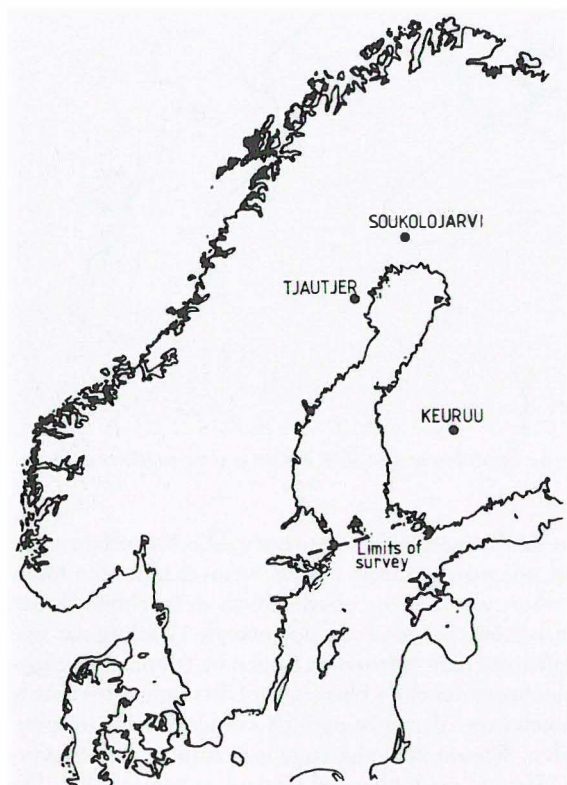


Abb. 55 Lageübersicht dreier bekannter amphibischer Fundplätze von Booten, Skiern und Schlitten in Finnland und Schweden.

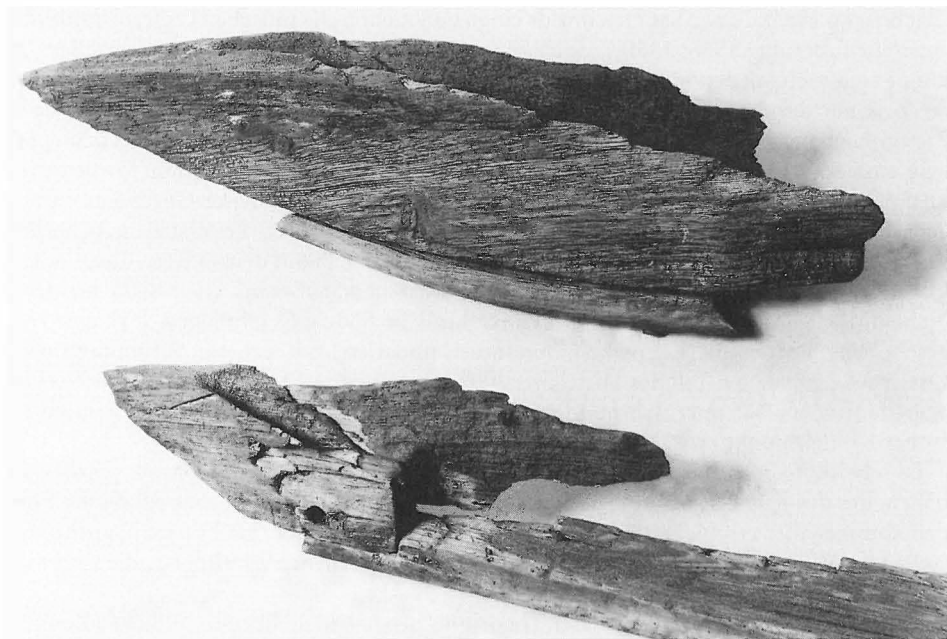


Abb. 56a Ausgehöhlte Bootssteven von Soukolojärvi. (Foto: ATA, Stockholm)

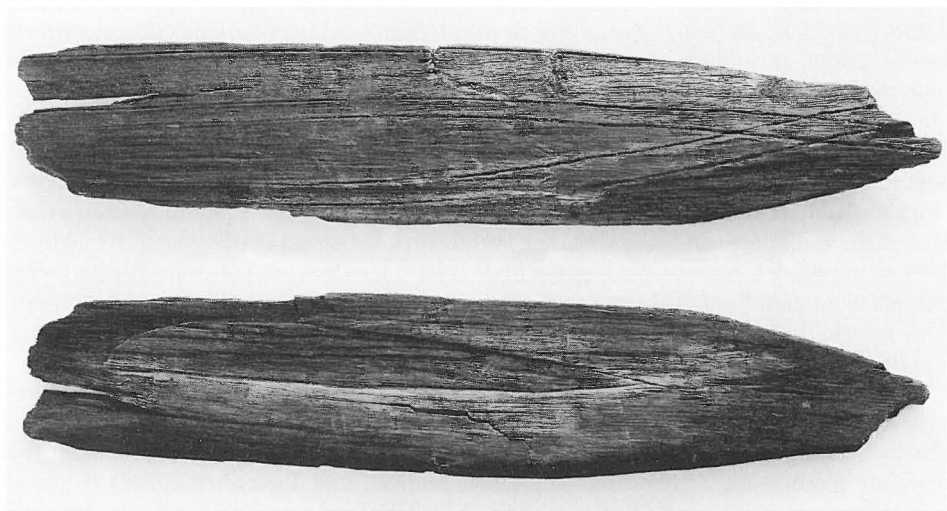


Abb. 56b Verzierte Skispitzen von Soukolojärvi. (Foto: ATA, Stockholm)

anderen Holzteilen. Aus den Berichten geht hervor, daß der Fund nicht vollständig gesichert wurde. Wahrscheinlich sind die Teile von der Strömung im See beim Ausfluß zusammengetrieben worden.

Das Ornament auf dem Spant kann ins Mittelalter deuten (Oldeberg 1956). Nur wenige hundert Meter vom Ausfluß des Sees entfernt entdeckte man 1897 einen Depotfund aus Metall, überwiegend Schmuck oder dergl., der ins 14. Jahrhundert datiert worden ist

(Zachrisson 1984). Lange hat man ihn als einen von mehreren samischen Opferplatzfunden angesehen (Serning 1956: 135ff.), doch Inger Zachrisson hat den Gedanken geäußert, es könne sich auch um deponiertes Diebesgut handeln. Keiner der Autoren, die sich in jüngerer Zeit mit der Angelegenheit beschäftigt haben, hat die beiden Funde miteinander in Zusammenhang gebracht. Zachrisson verliert bei seiner Beschreibung des Metalldepots kein einziges Wort über den Holzfund, während Oldeberg ihn immerhin im Vorbeigehen knapp nennt. Gewisse neue Erkenntnisse über die Besiedlung in dieser Gegend gibt übrigens Hedman (1989) (undatierte Fanggruben, Kochgruben und Feuerstellen, sicherlich samisch). Die Lage dieses Fundplatzes stimmt nicht gänzlich mit den anderen überein. Ein klarer Kontakt mit den Wasserwegen ist nicht feststellbar, außer mit einer Reihe kleinerer Nebenflüssen vom ca. 10 km entfernten Byskeälv im Süden. Es gibt hier jedoch eine vorgeschobene Siedelstelle (Lappviken; Sundquist, undatiert) mit sicherer Verbindung nach Osten aus dem letzten Teil des Mittelalters (16. Jahrhundert). Doch ist Gråträsk mit seiner Kapelle aus dem frühen 17. Jahrhundert ein zentraler Platz dieser Region und potentiell ein früher Kontaktpunkt zwischen Samen und Küstenbewohnern.

Es scheint mehrere andere Funde solcher Art in diesem Teil der Lappmark gegeben zu haben, der der Küste des Bottnischen Meerbusens am nächsten liegt, aber bei diesen Funden kommen die verschiedenen Verkehrsmittel separat vor. Leider sind sie nie in zufriedenstellender Weise dokumentiert worden. Es gibt faktisch mehrere Fundorte, die eventuell ähnliche Sammlungen aufweisen könnten.

Der dritte Fundplatz, der in unserer Theorie als Modell dient, liegt im südlichen Zentralfinnland. Er liegt am Bach Suojoki nahe Keuruu, nicht weit von der heutigen Universitätsstadt Jyväskylä. 1932 und 1952 sind hier mehrere genähte Boote ausgegraben worden, leider ohne Dokumentation. Das größte erhaltene Boot scheint ca. 8 m lang gewesen zu sein. Mindestens 20 Boote (einige Zeitungsnotizen sprechen von bis zu 50) sind erkannt worden, ferner 20 Riemen, inklusive Steuerruder, einige Skier, Material für Planken (möglicherweise gedacht für die Skierherstellung) und Teile von Schlitten. C 14-Datierungen versetzen wenigstens einige Boote an das Ende des 13. Jahrhunderts (Forssell 1983: 11; 1986). Eine Kalibrierung würde sicher auch den Beginn des 14. Jahrhunderts beinhalten. Es gibt also an diesem Platz mehreres zu untersuchen. 1989 konnte Henry Forssell vor der Zweiten Internationalen Konferenz zur Ethnographie und Archäologie genähter Boote in Keuruu präparierte Teile von Booten und einen Schlitten vorführen. Die Gegend ist offensichtlich im Mittelalter nicht besiedelt gewesen. Sie liegt am Ende eines langen Systems von Wasserläufen (Seen), die genau zu dem Punkt führen, wo der Bach Suojoki in den See Suolahdenjärvi mündet. Das Terrain ist sehr feucht, ist aber bis vor kurzem zur Heugewinnung genutzt worden. Landeinwärts vom Suojoki gibt es keinerlei kontinuierliches Gewässersystem mehr.

Der Fund von Keuruu sollte demnach meiner Meinung nach den Schlüssel für die übrigen Ansammlungen amphibischer Art bieten. Einer anderen Ansicht nach (Vilkuna etc. [Red.] 1993. Vgl. Taavitsainen 1999) erinnern sie alle an eine Erscheinung, die früher im Text erwähnt worden ist, nämlich die samischen Herbst- und Frühjahrssiedlungen, die in Schweden unmittelbar unter dem eigentlichen Gebirgsareal lagen, ganz nahe der heutigen Grenze zu Norwegen. Ihre Lage wurde von dem Landstrich bestimmt, auf dem die Rentiere kalbten. Hier wurden in den festen Behausungen im Frühjahr alle Wintergerätschaften verstaut, wie Skier und Schlitten. Ferner wurden hier auch Boote für den Sommerfischfang auf den gewöhnlich nahe gelegenen Gebirgsseen verwahrt. Wenn die Seen und anderen Gewässer zugefroren und mit Schnee bedeckt waren, begann hier die lange Wanderung hinab zur Küstenzone, zur Winterweide der Rentiere. Ohne daß er in anderer Hinsicht vergleichbar wäre, teilt dieser samische Siedeltypus die saisonale Prägung mit den Fundplätzen, für die wir uns interessiert haben.

Meine Erklärung ist also, daß wir hier einige der Übergangspunkte zwischen der Küstenzone und dem Binnenland gefunden haben, die *Zavoloshche*-Zone, die verkehrsmäßig die skandinavische Lappmark mit dem Norden Rußlands verbindet. Das Land oberhalb der Schleppestrecken und Wasserscheiden war ein traditionell nutzbares Gebiet, auf Finnisch *erämaa* ›Ödmark‹ genannt. Der finnische Terminus ist originär; von ihm stammt auch das schwed. *ärjemark* mit derselben Bedeutung. Wahrscheinlich kann die Gleichzeitigkeit innerhalb des europäischen Hochmittelalters, die hier konstatiert werden kann, ein besonderes Stadium in der Entwicklung beschreiben. Andererseits sind die natürlichen Voraussetzungen ziemlich zeitlos. Es wäre verwunderlich, wenn dieses Prinzip nicht schon in der späten Eisenzeit, besonders in der Wikingerzeit, lebendig gewesen wäre. Weiter ist interessant, daß die Verteilung der Plätze, die ich meine in Norrbotten gefunden zu haben, mit der westfinnischen Nutzungszone, von der Küste an gerechnet, übereinstimmt, auf die die Ethnologin Phebe Fjellström vor kurzem aufmerksam gemacht hat (Fjellström 1987, 1988) und die auch andere untersuchen, so vom linguistischen Standpunkt her (Edlund 1988 u.a.). Selbst wenn die Geschichte in die Sommermonate führt, ist es nützlich, an den Bericht des Norwegers Ottar von ca. 890 n.Chr. über die Kwänen zu erinnern (finn. *kainuu/laiset*), womit zweifellos zum großen Teil finnische Pelztierjäger gemeint sind. In Nordnorwegen werden übrigens die finnischen Einwanderer jüngerer Zeit noch immer *kven*er genannt:

Pa Cwenas hergiad hwilum on da Norðmen ofer done mor, hwilum þa Norðmen on hy, & þær sint swiðe micle meras fersce geond þa moras, & beraþ þa Cwenas hyra scyru ofer land on da meras & þanon hergiad on da Norðmen; hy habbað swyðe lytle scyrc & swyðe leohte. (Lund 1983: 23)

Manchmal heeren die Kwänen bei den Norwegern quer über das Gebirge und manchmal die Norweger bei ihnen. Es gibt in diesem Gebirge überall große Süßwasserseen, und die Kwänen tragen ihre Boote über Land zu den Seen und heeren bei den Norwegern. Es sind sehr kleine und sehr leichte Boote.

Erik Wahlberg arbeitet schon in seiner Behandlung des Fundes von Soukolojärvi (1956) die interessante Wechselwirkung zwischen Booten, Verkehrsgeographie und Schlitten im Norden heraus (vgl. auch Berg 1953: 22f; Manker 1968: 214). Auf Finnisch lauten die Bezeichnungen von Reisen über Land zwischen zwei Wasserläufen *taipal* oder *taivale*, die eine längere Version beschreiben, *matka* für eine kürzere und *muotka* (samisch *muorka*, das das Ursprüngliche zu sein scheint, vgl. schwed. *mårka*), am ehesten ›Stelle, wo Boote getragen werden‹. Direkte Parallelen scheint es im russ. *volok* und in den älteren schwed. Termini *bor* oder *drag/ed* zu geben, die oben bereits genannt wurden. Wenn man im Spätherbst bei den Wasserscheiden oder Stromschnellen ankam, konnte die Fortsetzung der Reise, wenn es passend erschien, über Eis und Schnee geplant werden. In einem solchen Fall konnte sogar eine Konstruktionsanpassung zwischen Boot und Schlitten gemacht werden. Wie im Falle Soukolojärvi kann ein Boot zu einem Schlitten werden oder umgekehrt. Die Idee zum *ackja* genannten Schlitten (finn. *abkio*, woraus das schwed. Wort stammt, auch finn. *pulkka*, samisch jedoch *kieris*, *gieretse* u.a.) muß bei einem Bootsschleppzug in Lappland geboren worden sein. Wenn wir das Argument noch ein wenig weiterführen, ist es dann sogar möglich, daß dies eine Bedeutung für die Nähetechnik gehabt hat? In jedem Fall lag es nahe, die finnische Nestnaht (Abb. 57) zu benutzen, wenn man die Verbindungen des Bootes lösen mußte. Die einzig wahrscheinliche Veranlassung dazu könnte sein, daß man ein größeres Boot eine längere Strecke tragen mußte und dann lieber die Einzelteile auf die ganze Mannschaft verteilte. Später konnte es dann auf der anderen Seite leicht wieder zusammengefügt werden. Wie schon angedeutet, könnte ein genähtes Boot auch eine leichtere, billigere und zeitlich begrenztere Konstruktion sein, wenn man die Fahrzeuge nur eine Saison oder einige wenige Saisons lang benutzen wollte. In jeder Hinsicht war ein solches

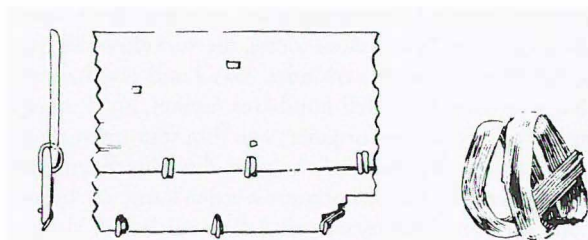


Abb. 57 Knüpftechnik vom Keuruu-Fund als Beispiel für finnische Schnürtradition. (Nach Korhonen 1982a, ursprünglich Hirsjärvi 1937)

Fahrzeug das passende für die umherstreifenden Jägergruppen in der gewaltigen Ödmark Nordskandinaviens, wo alles über Land getragen werden mußte und, jedenfalls im Sommer, kaum Lasttiere zur Verfügung standen. Das kleine Boot vom samischen Typus war jedenfalls auch für die Kvänen noch aktuell (vgl. das Zitat oben über das geringe Gewicht der Boote der Kvänen). Es konnte sicher als Ganzes von einem einzigen Mann getragen werden. Aus dem Norden kennen wir allerdings ein Auseinandernehmen von Booten nicht, aber das Verfahren kann in ethnographischem Material nachgewiesen werden. Im Zusammenhang mit der Dokumentation vom Bau eines *salui*, eines Einbaums mit aufgenähten Planken von Borneo, konnte Vikingeskibshallen in Roskilde dieses Vorgehen bei der Überwindung von Wasserscheiden nachweisen. Die gleiche Bauart, einen Einbaum-Kiel und aufgenähte Seitenplanken, zeigten sowohl finnische als auch samische Booten noch in später historischer Zeit. Es bleibt daher unsicher, ob der Ursprung des amphibischen Verkehrsmusters im finnischen oder im samischen Bereich liegt.

Olaus Magnus beschreibt Mitte des 16. Jahrhunderts das Verkehrssystem der Russen, oder, wie er gerne sagt, der »Moskowiter«, während er im selben Werk im folgenden Hinweis wohl die finnischen Karelrier meint, *die – wie ich selbst im Jahre 1519 gesehen habe – sich in der Zeit vor der Sommersonnenwende dort (in Torneå) einfinden, wobei sie manchmal ihre Boote auf den Schultern über die Landstrecken tragen, die die Wasserläufe voneinander scheiden* (Abb. 58). Die Boote sind langgestreckt und leicht, gebaut aus feinen Fichtenbrettern und in der Lage, 20 bis 25 Mann zu tragen (Historia ... 11: 7). Die Besatzungen



Abb. 58 Russen ziehen ein Boot. (Olaus Magnus 1555)

solcher Boote agieren sogar als Seeräuber auf hoher See. Um zu entkommen, wenn sie in Bedrängnis geraten sind, *heben sie die Boote auf ihre Schultern und tragen sie zurück in die dichten Wälder* (ebd., 11: 8; Abb. 59). Aber auch die Verteidiger *schleppen ihre Fahrzeuge eine kürzere Strecke über Berge und Hügel zu einer Stelle, wo sie sie effektiv gegen die Feinde einsetzen können* (ebd., 11: 9). Vor allem die Schweden sollen diese Technik in Stockholms zersplitterten Schärenarten angewendet haben. Auch in dieser Hinsicht nähern sich also der russische Bereich innerhalb der Zavoloshche-Zone nördlich von Ladoga und die Inlandszone Fennoskandias einander an, ein wichtiger Ausgangspunkt für die Beurteilung von Kulturaustausch und Kulturkontakten auf dem Sektor des Bootsbaus.

Die Anpassung der Neusiedler an die Verhältnisse in den Lappmarken hat auch die Bootstypen eingeschlossen. Neuzeitliche Antworten auf die samischen *håpar* sind die Floßboote (*flottningsbåtar*) auf verschiedenen norrländischen Flüssen (Abb. 60a). Diese Boote sind, wie die *håpar*, für Fahrten durch die Stromschnellen benutzt worden, sie sind jedoch erheblich größer als jene. Der gleiche Bootstyp war auch auf den Seen in der Lappmark allgemein verbreitet. Diese Boote haben selbst in Details zum Teil Gemeinsamkeiten mit den samischen Booten, die Kristoffer Sjulsson für die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts beschreibt. Die Floßboote im Süden (Abb. 60b) können demnach zum Teil als funktionelle Relikte beschrieben werden (Westerdahl 1988).

Es ist vorstellbar, daß die Inlandssamen auf der schwedischen Seite seit früher Zeit Boote für die schwedische Bevölkerung in der Küstenzone gebaut haben, so wie die Seesamen an der Atlantikküste für die Norweger. In solchen Fällen haben sie – wenigstens teilweise – nach ihrer eigenen Tradition gebaut, und die Boote waren für Fahrten ins Landesinnere vorgesehen. Die schwedische Bevölkerung hat, verschiedenen Nachrichten zufolge, genähte Boote benutzt. Bekannte Fälle liegen aus Granön am Umeälv in Västerbotten aus dem 17. Jahrhundert vor (Lundius) und möglicherweise auch aus dem nördlichen Ångermanland aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts (mündliche Angaben in Zusammenhang mit einem Bootsfund). Schließlich darf man nicht vergessen, daß ein großer Teil der Neusiedler in der Lappmark selbst samischen Ursprungs war. Abb. 61 zeigt einen Bootstyp, der in der Lappmark gebaut worden ist und von samischen *håpar* übernommene Details aufweist.



Abb. 59 Russen tragen ein Boot in kriegerischer Absicht. (Olaus Magnus 1555)



Abb. 60a Floßboote im Piteälv, Norrbotten, 1971. (Foto: Verf.)



Abb. 60b Floßboot aus der südlichen samischen Region im Museum Örnsköldsvik. Man beachte die Spantform, besonders an den Steven, mit den typischen Sitzbrettern. (Foto: Verf.)



Abb. 61 Bootsbau in der Lappmark zur Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert. (Foto: Nordiska Museet, Stockholm)

In Norwegen behielten die Küstensamen offenbar die Nähetechnik auch bei etwas größeren Booten bis zur Jahrhundertwende 1700 bei. Unter den auf Bestellung für norwegische Küstenbauern und Fischer gebauten Fahrzeugen gab es wohl schon sehr früh auch eisenge-nagelte und geklinkerte Exemplare (Gjessing 1941: 70). Ist es denkbar, daß bestimmte Arbeiten auf Wunsch des Bestellers in einer für den Bootsbauer fremden Tradition ausgeführt wurden? Das wäre ein aus genereller kulturhistorischer und technologischer Sicht interessanter Sachverhalt. Aber dafür kann man kaum den Beweis antreten. Möglicherweise wäre das Bårsetboot ein sehr früher Fall.

Die Vertrautheit der Seesamen mit der skandinavischen Bootsbaukunst kann der Grund für die vielen skandinavischen Lehnworte im Samischen in Bezug auf den schiffbaulichen Bereich sein. Sie haben *ihren Bootsbau nach den Wünschen und Forderungen ihrer norwegischen Kunden* einrichten müssen (Gjessing 1941: 85). Viele dieser Lehnworte sind bereits in urnordischer Zeit übernommen worden. Besonders lebhaft Kontakte auf maritimem Gebiet hat es nachweislich in der Zeit zwischen 300 und 600 n.Chr. gegeben.

Ob es etwas Ähnliches auch im finnischen Umkreis gegeben hat, ist unsicher. Für diesen Fall stehen die großen, für die Stromschnellen geeigneten Boote aus dem Norden als Vergleichsmaterial zur Verfügung. Leider gibt es bisher keinen archäologischen Fund solcher Boote. Zeichen für Interaktion und Austausch von kulturellen Impulsen im Bootsbau können nur eben in den russisch-karelischen Kontakten der Samen erahnt werden.

Dieser Fragenkomplex dürfte sich besonders für interdisziplinäre Untersuchungen eignen, beispielsweise mit einem Anteil der Wörter- und Sachen-Forschung über Baudetails, wie sie Olavi Korhonen für die sprachliche Seite vorgelegt hat (Korhonen 1982a, b, 1987). Die Art des Materials und der Anwendungstechniken, z. B. Tauwerk aus Baumwurzeln, kann weiter Anhaltspunkte zur Identifizierung lokaler, kultureller und ethnischer Traditionen innerhalb des Bootsbaus geben. Dies Material kann ferner in gänzlich andere Arten von Kulturprodukten eingehen als Boote. Auch hier erweist sich der für die Forschung immense Vorteil eines so großen Reliktbereichs im Norden. In mancher Hinsicht sind die Traditionen noch heute lebendig.



Abb. 62 Das Boot spielt in der bergsamischen Kultur rund um die kleinen Gebirgsseen noch immer eine wichtige Rolle. Heute sind allerdings Plastikboote an die Stelle der Holzboote getreten. Sie werden im Winter mit Schneeskootern zu den Seen hinaufgebracht. (Foto: Verf.)

Die Zukunft

Aus maritimarchäologischer Sicht kann diese vierteilige Artikelfolge Anstöße zu weiterer Forschung geben. Es steht zu hoffen, daß das Ergebnis der Inventarisierung der Bootsfunde die Möglichkeit eröffnet, auch solche Funde unter Wasser zu entdecken; bei diesen ist ja die Chance auf wesentlich besser erhaltene Exemplare größer. Drei Kategorien genährter Boote sind dabei von besonderem Interesse:

1. die großen samischen Fluß- oder Seeboote,
2. die Frachtfahrzeuge (*skutor*), die Olaus Magnus für das bottenische Gebiet nennt,
3. die seesamischen Fahrzeuge aus historischer Zeit.

Hinzu kommen 4. Funde amphibischen Charakters.

Hierzu ist eine intensive Zusammenarbeit zwischen Institutionen mit kulturhistorischen Aufgaben vonnöten, in erster Linie Museen. Wichtig für eine erschöpfende Diskussion dieses Komplexes ist ferner eine Untersuchung des späteren samischen Holzbootsbaus, etwa in der Zeit 1850-1950. Zu Vergleichszwecken wäre schließlich eine erschöpfende Dokumentation sämtlicher volkstümlicher Bootstypen in der Lappmark höchst wertvoll.

Literatur, vollständige Liste:

Hier werden diejenigen Arbeiten angegeben, aus denen im Rahmen aller Teile der Artikelfolge (Teil 1 erschienen in: DSA 18, 1995, S. 233-260; Teil 2 in DSA 19, 1996, S. 317-348; Teil 3 in DSA 21, 1998, S. 233-254) zitiert oder auf die ausdrücklich verwiesen wurde.

Ahnlund, Nils: 1924. Bygde sten. In: Ders.: Oljoberget och Ladugårdsgärde. Stockholm.

Arwidsson, Greta: 1942. Valsgärde 6. Uppsala.

– 1954. (mit C.G. Blomberg) Valsgärde 8. Uppsala.

- Bayliss-Smith, Tim/Mulk, Inga-Maria: 1998. Segelbåtar i Padjelanta. Samiska hållristningar från järnålder och medeltid i Laponia, Lappland. In: Djerw, U./Haasum, S. (Red.): Människor och båtar i Norden. Rapport från seminarium vid Sjöhistoriska museet i samarbete med Bottnisk Kontakt IX och nordiska maritimhistoriska forskargruppen, S. 39-51. Stockholm.
- Berättelser om samerna i 1600-talets Sverige. Faksimileutgåva av de s.k. prästrelationerna m.m. först publicerade av K. B. Wiklund 1897-1909 (Rheen, Graan, Tornaues, Niurenienus, Lundius, Tuderus och En rimkrönika om lapperna). (Kgl. Skytteanska samfundets handlingar nr 27.) 1983. Umeå.
- Berg, Gösta: 1935. Sledges and Wheeled Vehicles. (Nordiska museets Handlingar 4.) Stockholm.
- Binns, Kari Støren: 1987. A flat grave at Austein in Troms; a discussion about age and cultural relationship. In: Sulku, K. (Hrsg.): Nordkalotten i en skiftande värld – kulturer utan gränser och stater över gränser. Tredje nordiska symposiet om Nordskandinaviens historia och kultur. (Studia historica septentrionalia 14:1, Archaeologica Historica.) S. 120-139. Rovaniemi.
- Braudel, Fernand: 1989. The Identity of France. Volume One. History and Environment. Glasgow. (Orig.: L'identité de France, Paris 1986.)
- Brunner, Karl: 1989. Ein Kartenwerk der Nordlande vom Jahre 1539. In: DSA 12, S. 173-914.
- Brøgger, A.W./Shetelig, H.: 1951. The Viking Ships. Oslo.
- Bureau, Johannes Thomae: 1886. Sumlen. In: Svenska landsmål och svenskt folkliv. Uppsala.
- Calonius, Ingmar: 1929. Handelsvägarna från Vita havet till Bottniska viken. In: Budkavlen 2/29, S. 44-51. Åbo.
- Carisius, Jonas: 1773. Kong Christian den Fierdes Reise. (Sammlung zur Dänischen Geschichte I: 4.) Köpenhamn.
- Cederlund, Carl Olof: 1978. Ett fartyg byggt med syteknik. (Statens sjöhistoriska museum Rapport 7.) Stockholm.
- Christensen, Arne Emil: 1966. Fra vikingskip til motorsnekke. Oslo.
- 1975. Bårsetboot. In: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde. Bd. 2, Lfg. 1, S. 74f. Berlin, New York.
- 1984. Sewn boats in Scandinavia. In: McGrail, S. (Hrsg.): Aspects of Maritime Archaeology and Ethnography. National Maritime Museum. London.
- Clarke, E.G.: 1838. Travels in various countries of Scandinavia I-II. London.
- Collin, D.H.S./Schlyter, D.C.J. (Hrsg.): 1827. Westgötalagen. Stockholm.
- Crumlin Pedersen, Ole: 1972. Skind eller træ? In: Sømand, fisker, skib og værft, S. 213-239. København.
- Dass, Peter: ca. 1690. Nordlands Trompet. Hrsgg. von D.A. Seip. Oslo 1927 u.ö.
- Drake, Sigrid: 1918. Västerbottenslapparna under förra hälften av 1800-talet. Etnografiska studier. Stockholm, S. 73-77, 196f. (Neuauusgabe Umeå 1977).
- Dreijer, Matts: 1969. Arkeologiskt nytt från Åland 1968. In: Åländsk odling. Mariehamn.
- von Düben, Gustaf: 1873. Om Lappland och lapparne, företrädesvis de svenske. Stockholm. (Neuauusgabe Stockholm 1977, S. 92-97).
- Edlund, Lars-Erik: 1988. Några maritima perspektiv på det bottniska ortnamnsförrådet. In: Holstein, L. (Red.): Det maritima kulturlandskapet kring Bottenviken. Artiklar och studier från Bottenviksprojektet, S. 92-150. Umeå.
- Egils saga Skalla-Grimssonar, hrsgg. von Sigurður Nordal. (Íslensk fornrit II.) Reykjavik 1933, 1979.
- Ehrenmalm, Arvid: 1743. Resa genom Vesternorrland til Åshle lappmark, S. 96-99. Stockholm.
- Ellmers, Detlev: 1972. Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa. (Offa-Bücher 28, Schriften des DSM Band 3). Neumünster/Bremerhaven.
- Eskeröd, Albert: 1956. Early Nordic Arctic Boats. In: Arctica. Studia ethnographica Upsaliensia XI. Uppsala.
- Fjellström, Phebe: 1980. Olof Rudbeck d. y:s Lapplandsresa år 1695. Etnologiska kommentarer till en 300-årig handskrift. In: Vitterhetsnöjen. Läsning för humanister och andra, S. 90f. Umeå.
- 1985. Samernas samhälle i tradition och nutid. Stockholm.
- 1987. Älvdalskultur kring Bottenvikens nordliga spets ur etnologiskt perspektiv. In: Julku, K. (Red.): Nordkalotten i en skiftande värld – kulturer utan gränser och stater över gränser. Tredje nordiska symposiet om Nordskandinaviens historia och kultur. (Studia historica septentrionalia 14:2. Etnologica Philologica.) S. 18-38. Rovaniemi.
- 1988. Älvdalskultur kring Bottenvikens nordliga spets ur etnologiskt perspektiv. In: Holstein, L. (Red.): Det maritima kulturlandskapet kring Bottenviken. Artiklar och studier från Bottenviksprojektet, S. 32-52. Umeå.
- Forssell, Henry: 1983. Fynd av sydda båtar i Finland. Båtar. (Skärgårdsmuseet i Pernå skrifter nr. 1.) Helsingfors.
- 1986. Keuruun venelöydöt. In: Keski-Suomi 18. Keski-Suomen julkaisuja, S. 18-28 (englische Zusammenfassung). Jyväskylä.
- 1995. Mekrijärvisbåten. En studie i tidig klinkbyggnadsteknik. (Båtar 2. Skrifter utgivna av Skärgårdsmuseet). Pernå.

- Friberg, Inga und Nils: 1983. Stockholm i bottniska farvatten. Stockholm.
- Fritzner, Johan: 1867. Ordbog over Det gamle norske Sprog I-III. Kristiania. (Neuauflage mit Band IV: Rettelser og tillegg. Oslo/Bergen/Tromsø 1973).
- Færøyvik, B./Fett, P.: 1943. Fjortoftbåtane (II). (Bergens Museum Årbok Historisk-antikvarisk rekke. No. 3.) Bergen.
- 1979. (mit Ø. Færøyvik, Red. Arne Emil Christensen) Inshore Craft of Norway. Oslo.
- Gallén, Jarl: 1968. Nöteborgsfreden och Finlands medeltida östgräns. (Svenska Litteratursällskapet i Finland 427:1.) Helsingfors.
- Gjessing, Gutorm: 1941. Båtfunnene fra Bårset og Øksnes. (Tromsø museums årshæfter, kulturhist. avd No. 8 vol. 58. [1935].) Tromsø.
- a Goes, Damião (Damianus de Goes): 1915. Veklagan öfver lapska folkets nöd och Lapplands beskrifning. Stockholm.
- Graan, Olaus: (1672) 1899. Relation om lapparne. In: Svenska landsmål och svenskt folkliv XVII:2, S. 19f. Uppsala.
- Granlund, John: 1940. Träkärl i svepteknik. (Nordiska museets Handlingar 12.) Stockholm.
- 1947. Sjöfart, skepp och båtar hos Olaus Magnus. In: Sjöhistorisk årsbok. Stockholm.
- Grape, Hjalmar: 1970. Olaus Magnus – forskare, moralist, konstnär. Stockholm.
- Green, Charles: 1963. Sutton Hoo. London (1968).
- Hale, J.R.: 1980. Plank-built in the Bronze Age. In: Antiquity. Cambridge.
- Hallström, Gustaf: 1910. Båtar och båtbyggnad i ryska lappmarken. In: Fataburen 1909. Stockholm.
- Hammarstedt, N.E.: 1909. En lapps båt. In: Fataburen 1908. Stockholm.
- Hansen, Keld/Skamby Madsen, Jan: 1981. Barkbåde. Vikingskibshallen i Roskilde. Roskilde.
- Hasselbrink, Gustaf: 1981-85. Südlappisches Wörterbuch I-III. (Schriften des Instituts für Dialektforschung und Volkskunde in Uppsala, Ser. C: 4.) Uppsala.
- Hedman, Sven Donald: 1989. Samiska metalldepåer och bosättningsmönster under vikingatid och äldre medeltid. In: Arkeologi i norr 2, S. 137-168. Umeå.
- Hellberg, Lars: 1984. De finländska *karlabjarnarna* och deras svenska bakgrund. In: Studier i nordisk filologi 65. (Skrifter utg. av Svenska Litteratursällskapet i Finland nr. 517/Festskrift till Åke Granlund 28.4.1984.) Helsingfors.
- Hesselman, Bengt: 1930. Långheden och Hälsingskogen. Namnstudier kring en gammal färdled. In: Namn och Bygd. Uppsala.
- Holmbäck, Åke/Wessén, Elias: 1946. Äldre Västgötalagen etc. Svenska landskapslagar 5. Stockholm.
- Hornell, James: 1936. Canoes of Polynesia, Fiji and Micronesia. Reprint von Haddon/Hornell: Canoes of Oceania, vol. 1: fig. 112, S. 175 (1936-38; Reprint 3 Bde. In 1, 1975). Honolulu.
- Humbala, Philibert: 1934. Båtar från Hedesunda. In: Från Gästrikland. Gävle.
- 1950. Om Björkebåten från Hille socken. In: Från Gästrikland 1949. Gävle.
- Högström, Pehr: 1746. Beskrifning öfver de til Sweriges Krona hörande Lapmarker. Stockholm. (Neuauflage Umeå 1980).
- Itkonen, Toivo: 1939. Kolttalappalaisten veneet. In: Suomen museo XLVI. Helsinki.
- Jansson, Seth: 1979. Stockbåtar: utveckling och sägner. In: Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet 4/79. Stockholm.
- Johansen, Olav Sverre: 1976. Tidlig nordnorsk båthistorie. In: Ottar 86. Tromsø.
- Johansson, Carl: 1943. Bårri, den samiska flotten, föregångaren till ekstocken och båten. In: Samefolkets egen tidning, nr. 1.
- 1989. Mujo. Minnen från jägar- och fiskartiden och den gamla renkonstens dagar. (Skrifter utg. av Dialekt-, Ortnamns- och Folkminnesarkivet i Umeå [DAUM], Serie C, Folkminnen och folkliv, nr. 5), S. 1-54. Umeå.
- Julku, Kyösti: 1987. Freden i Novgorod och freden i Nöteborg jämförda med varandra. In: Nordkalotten i en skriftande värld – kulturer utan gränser och stater över gränser. Tredje nordiska symposiet om Nordskandinaviens historia och kultur. (Studia historica septentrionalia. Archaeologica Historica.) S. 261-271. Rovaniemi.
- Kalm, Pehr (Chydenius, Anders): 1753. Amerikanska Näfverbåtar. (Akad. Avh. Åbo, Faksimile. Stockholm 1971).
- Kaul, Flemming: 1989. Da våbnene tau. Hjortspringfunnet og dets baggrund. Nationalmuseet. København.
- Kjellström, Rolf: 1976. Är traditionerna om Stalo historiskt grundade? In: Fataburen, S. 155-178. Stockholm.
- Korhonen, Olavi: 1982a. Samisk-finska båttermmer och ortsnamnselement och deras slaviska bakgrund. (Skrifter utgivna av DAUM, ser. A, Dialekter, nr. 3.) Uppsala.
- 1982b. Håp – vad är det för båt? In: Westerdahl, C. (Red.): Bottnisk Kontakt I, S. 27-36. Örnsköldsvik.
- 1987. Öst-västliga kulturkontakter i belysning av en båtterm. In: Björklund, G. et. al. (Red): Bottnisk Kontakt III, S. 11-21. Jakobstad.
- Larsen, A.: 1934. Sjesamene som båtbyggere i gamle dager. In: Håloygminne, S. 257-288. Harstad.

- Larsson, Gunilla: 1997. Bårren, den samiska flotten. In: Wännström, B. (Red.): *Bottnisk Kontakt VIII*, S. 64-69. Piteå.
- Lindholm, Marcus: 1998. Låg här en båt begravnen? In: *Åländsk odling*, S. 124-137. Mariehamn.
- Lindquist, Sune: 1924. Båten från Fiholm. Västmanland. In: *Fornvännen*, S. 224/225. Stockholm.
- Linnaeus, Carl (Carl von Linné): 1811. *Lachesis lapponica or a tour in Lappland I (-2)*. London.
- Litwin, Jerzy: 1985. Sewn craft of the 19th century in the European part of Russia. In: McGrail, S./Kentley, E.: *Sewn Plank Boats*. (BAR International Series 276), S. 253-268. Oxford, Greenwich.
- Loménie de Brienne, Louis-Henri: 1654 (1917). Bonne, P. (Hrsg.): *Mémoires de Louis-Henri de Loménie, Comte de Brienne dit le jeune Brienne*. Tome 2e. Société de l'Histoire de France. Paris.
- Lorentzson, Mona: 1984. Näverkistor i Nödinge. In: *Västergötlands fornminnesförenings tidskrift 1983-84*. Skara.
- Lukkarinen, J.: 1917. Eräs muinainen kulkutie Laatokan ja Oulunsuun välillä. In: *Suomen museo XXIV*. Helsinki.
- Lund, Niels P.: 1983, 1984. Ottar och Wulfstan. Af Den oldengelske Orosius. In: Ders. (Hrsg.): *Ottar og Wulfstan. To rejsebeskrivelser fra vikingetiden*. Vikingeskibshallen i Roskilde. Roskilde.
- Magnus, Bente: 1981. Halsnøybåten tekstiler. In: *Arkeo*. Bergen.
- Magnus, Olaus: 1555. *Historia de gentibus septentrionalibus*. Rom. Schwedische Übersetzung: *Historia om den nordiska folken*. Stockholm 1909-1926.
- Mäkivuo, Markku: 1988. An Iron Age dwelling site and burial mounds at Rakanmäki, near Tornio. In: *Fennoscandia archaeologica V*, S. 35-45. Helsinki.
- Malm, A.V.: 1851. En vinter och tvenne somrar 1841-42. Göteborg.
- Manker, Ernst: 1938. Die lappische Zaubertrommel I. Die Trommel als Denkmal materieller Kultur. (Acta lapponica I.) Stockholm.
- 1950. Die lappische Zaubertrommel II. Die Trommel als Urkunde geistigen Lebens. (Acta lapponica VI.) Nordiska museet. Stockholm.
- 1968. *Skogslapparna i Sverige*. (Acta lapponica XVIII.) Nordiska museet. Stockholm.
- Manninen, Ilmari: 1917. Veneiden ompelusta pohjoisesta Aunuksen Karjalassa. In: *Suomen museo*. Helsinki.
- Meldercreutz, J.: 1984. En berättelse om En til Lappland och Nordsjöen giord Resa under Sommar-månaderne 1736. In: *Documenta Septentrionalia 2*. Rovaniemi.
- Mellander, Peder: 1984. Björkebåten tappar 300 år. In: *Populär arkeologi* nr 2. Lund.
- Morcken, Roald: 1980. Langskip, knarr og kogge. Bergen.
- Mulk, Inga Maria: 1998. Nyfunna hållristningar avbildar samiska segelbåtar. In: *Populär Arkeologi* 4/1998, S. 23-25.
- Müller-Wille, Michael: 1970. Bestattung im Boot. Studien zu einer nordeuropäischen Grabsitte. (Offa Bd. 25/26.) Neumünster.
- Myhre, Bjørn: 1980. Ny datering av våre eldste båter. In: *Arkeo*. Bergen.
- 1985. Boathouses as Indicators of Political Organization. In: *Norwegian Archaeological Review (NAR)* 18, S. 36-60. Oslo.
- Naskali, Eero: 1980. A boat find in Rääkkylä. A preliminary report on the find. In: *The Maritime Museum of Finland. Annual Report 1979*. Helsinki.
- Nesheim, Asbjørn: 1953. Samisk seljakt og jakttabu. In: *Studia Septentrionalia IV* (til Just Qvigstad del I.) Oslo.
- Nicolaisen, N.: 1893. Undersøgelser i Nordlands amt i 1892. In: *Foreningen til Norske Fortidsmindes-mærkers Bevaring. Aarsberetning for 1892*, S. 1f. Kristiania.
- Nieminen, Eino: 1955. Die baltischen und ostseefinnischen Ausdrücke für Segel. In: *Zeitschrift für vergleichende Sprachkunde*, S. 127-160. Göttingen.
- Oldeberg, Andreas: 1956. »Tjautjerfyndet« i Västerbotten och några paralleller till de däri ingående föremålen. In: *Fornvännen*. Stockholm.
- Olofsson, Ossian: 1936. Rep av trä och näver. In: *Norrboten*. Luleå.
- Pettersson, Olof Petter: 1979. Red. L. Bäckman/R. Kjellström: *Kristoffer Sjulssons minnen om Vapstens-lapparna under förra hälften av 1800-talet*. (Acta lapponica 20.) Stockholm.
- Plassmann, J.O.: 1959. Ohteres und Wulfstans Reisebericht an König Alfred den Großen (um 880-890). Originalübersetzung. In: *Oxenstierna, Eric Graf: Die Wikinger*, S. 238-241. Stuttgart.
- Prins, A.H.J.: 1975. Development in arctic boat design: efflorescence or involution? In: *Netherlands-Swedish symposium on developments in Scandinavian arctic culture*. Febr. 1974. University of Groningen. Groningen.
- 1986. *A Handbook of Sewn Boats*. (Maritime Monographs and Reports No. 59). National Maritime Museum, Greenwich.
- Rausing, Gad: 1984. Prehistoric Boats and Ships of Northwestern Europe. Från forntid och medeltid 8. Lund.
- Regnard, Jean François: 1731. *Les œuvres de Mr Regnard Tome I. Voyage de Laponie*. Paris.
- Reymert, Per Kyrre: 1976. Bårsetbåten – spor etter samisk-norsk kulturblanding. In: *Ottar* 86. Tromsø.

- Rheen, Samuel: 1671 (1897). En korrt Relation om lapparnas Lefwerne och Sedher ... (Svenska landsmål och svenskt folkliv XVII.) Uppsala.
- Richter, Herman: 1967. Olaus Magnus Carta marina 1539. (Lychnos-Bibliothek 11:2.) Stockholm.
- Rieck, Flemming/Crumlin Pedersen, Ole: 1988. Både fra Danmarks oldtid. Roskilde.
- Rosenberg, G. (zusammen mit Fr. Johannessen): 1937. Hjortspringfundet. (Nordiske Fortidsminder III: 1.) København.
- Schefferus, Johannes: 1673. Lapponica. Schwedische Übersetzung: Lappland. 1956. (Acta lapponica VIII.) Stockholm.
- Schnall, Uwe: 1988. Fähre, Pferd und Wagen. Das innernorwegische Verkehrssystem bei Jules Verne. In: DSA 11, S. 43-58. Hamburg.
- Schnitler = Major Peter Schnitlers Grenseeksaminasjonsprotokoller 1742-1745. Utg. af Keldeskriftfondet, Bd. II, von J. Qvigstad und K.B. Wiklund. Oslo 1929.
- Serning, Inga: 1956. Lapska offerplatsfynd från järnålder och medeltid i de svenska lappmarkerna. (Acta lapponica XI.) Uppsala.
- Shetelig, Haakon: 1930. Das Nydamschiff. In: Acta archaeologica vol. I. København.
- Shetelig, Haakon/Johannessen, Fr.: 1929. Kvalsundfundet og andre norske myrfynd av fartøier. Bergen.
- Sköld, Trygve: 1979. De äldsta kontakterna mellan samer och nordbor i språkhistorisk belysning. In: Julku, K. (Red): Nordkalotten i en skiftande värld-kulturen utan gränser och stater över gränser. Tredje nordiska symposiet om Nordskandinaviens historia och kultur. Studia Septentrionalia 14, 2, Etnologica Philologica, S. 238-242. Auch in: Fenno-Ugrica Suecana 2, S. 105-116. Uppsala.
- Smed Philipsen, Per: 1983. En analyse af danske stammebåde. Unpubl. Magisterarbeid.
- Snorri Sturluson: 1951. Heimskringla III. Hrsgg. von Bjarni Aðalbjarnarson. (Íslenzk fornrit XXVIII.) Reykjavík.
- Solberg, O.: 1909. Eisenzeitfunde aus Ostfinmarken. Christiania.
- Sperber, Hans: 1912. Zur Terminologie des germanischen Schiffbaus. In: Wörter und Sachen. Kulturhistorische Zeitschrift für Sprach- und Sachforschung. Heidelberg.
- Stenvik, Lars: 1980. Samer og nordmenn sett i lys av et uvanlig gravfunn fra Saltenområdet. In: Viking 43, 1979. Oslo.
- Sundquist, Lennart: Rapport från Lappviken. Skellefteå museums arkiv, unpubliziert.
- Svanberg, Ingvar: 1981. Sockenlappar. En etnologisk studie av bofastasamer och deras nomadiska förfäder i Mellansverige. Etnologiska institutionen, Uppsala universitet. Uppsala.
- Taavitsainen, Jussi-Pekka: 1999. Wilderness, Commerce and the Development of Boat Types. The remains of the Hartola Boat. In: Huurre, M. (Hrsg.): Dig it all. Papers dedicated to Ari Siiriäinen, S. 307-313. Helsinki.
- Thomsen, Per O.: 1987. Havn og handelsplads. In: Skalk nr. 5, S. 3-8. Højbjerg.
- Tilas, Daniel: 1966 (1745). Curriculum vitae. Red. Holger Wichman. Stockholm.
- Vilkuna, Janne/Taavitsainen, J.-P./Forssell, Henry: 1993. Suojoki in Keuruu. An ancient boat harbour in central Finland. In: Coles, J./Fenwick, V./Hutchinson, G. (Hrsg.): A Spirit of Enquiry. Essays for Ted Wright, S. 85-90. Exeter.
- Wahlberg, Erik: 1956. Ackjefyndet från Soukolojärvi. In: Norrbotten. Luleå.
- Wallerström, Thomas: 1995. A Merchant's Depot and a Hiding Place for Stolen Goods – or Saami Sacrificial Sites. A Source-Critical Look at the Gråträsk and Mörträsket Finds. In: Thirteen Essays on Medieval Artefacts. Meddelanden från Lunds Historiska Museum (LUHM) 1993-94, S. 167-187.
- Wessel, A.B.: 1902. Fra vor gaendse mot Russland. Kristiania.
- Westerdahl, Christer: 1979. Är Byslättyndet verkligen en barkkanot? In: Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet 2, nr. 3, S. 30ff. Stockholm.
- 1980a. Kulturlandskapet i fjällen. In: Samefolket nr. 2. Östersund.
 - 1982a. Om barkkanoter i Sverige. In: Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet nr. 1. Stockholm.
 - 1983. Björkebåten åter aktuell. In: Meddelanden från Arkeologiska Sällskapet nr. 2. Stockholm.
 - 1985a. Sewn Boats of the North 1-2. In: The International Journal of Nautical Archaeology vol 14/1-2. February-May. London etc.
 - 1985b. Sewn Boats of Sweden. In: McGrail, S./Kentley E. (Hrsg.): Sewn Plank Boats. Archaeological and Ethnographic Papers based on those presented to a conference at Greenwich in November 1984. (National Maritime Museum Greenwich Archaeological Series No 10/British Archaeological Reports [BAR] International Series 276.) Oxford.
 - 1985c. Holznägel und Geschichte. In: DSA 8, S. 7-42. Bremerhaven.
 - 1986a. Rez. von Rausing 1984. In: Fornvännen 4/85, S. 300-303. Stockholm.
 - 1986b. Samer nolaskogs. En historisk introduktion till samerna i Ångermanland och Åsele lappmark. Bjästa.
 - 1987. »Et sätt som liknar them uti theras öfriga lefnadsart.« Om äldre samiskt båtbygge och samisk båt-hantering. (Skrifter utgivna av Johan Nordlander-sällskapet nr. 11.) Umeå.
 - 1988. Saamish River Boats and a Functional Survival. In: Filgueiras, O.L. (Hrsg.): Local Boats. Fourth International Symposium on Boat and Ship Archaeology Porto 1985. (BAR International Series 438 (I)), S. 141-172. Oxford.

- 1989a. De första prästerna i Ångermanlands lappmark. In: Oknytt. Johan Nordlander-sällskapets tidskrift 1–2, S. 55–75. Umeå.
 - 1989b. En kulturgräns nolaskogs. (Örnsköldsviks museums småskriftserie nr. 20.) Örnsköldsvik.
 - 1990. Norra Ångermanland som kulturell gränzon. En skiss. In: Tre Kulturer. Medlemsbok för Johan Nordlander-sällskapet nr. 5, S. 121–152. Umeå.
 - 1993. Links between sea and land. In: Coles, J./Fenwick, V./Hutchinson, G. (Hrsg.): A Spirit of Enquiry. Essays for Ted Wright, S. 91–95. Exeter.
 - 1994. Kulturgränzonen i Norra Ångermanland. Dess yttringar under ett längre tidsperspektiv och några förslag till förklaringar. In: Diabas. Skrifter från den dialektgeografiska databasen inom institutionen för nordiska språk vid Umeå Universitet nr. 4. Umeå.
- Widmark, Gusten: 1958. Ordet *bor* som appellativ och ortnamnsselement. In: Namn och Bygd. Uppsala.
- Wiklund, K.B.: 1947. Lapparna. In: Nordisk kultur X. Stockholm etc.
- Wright, E.V.: 1976. The North Ferriby Boats. (National Maritime Museum, Maritime Monographs and Reports 23.) London.
- 1984. Practical experiments in boat stitching. In: McGrail, S. (Hrsg.): Aspects of Maritime Archaeology and Ethnography. Papers based on those presented to an international seminar held at the University of Bristol in March, 1982. National Maritime Museum, S. 57–84. Greenwich.
- Zachrisson, Inger: 1984. De samiska metalldepåerna år 1000–1350. (Archaeology and Environment 3.) Umeå universitet, institutionen för arkeologi. Umeå. (Diss.)
- Ziegler, Jacobus: 1878 (1532). Schondia. Urspr. Strassburg. Schwedische Übersetzung: Ett geografiskt arbete öfver Skandinavien från år 1532. In: Svenska sällskapet för antropologi och geografi, Geografiska sektionens tidskrift 1, S. 13f. Stockholm.
- Åkerlund, Harald: 1963. Nydamskeppen. En studie i tidig skandinavisk skeppsbyggnadskonst. Göteborg. Aus dem Schwedischen übersetzt von Uwe Schnall.

Anhang 1

In den Quellen genanntes Nähmaterial

Äußerst wenig, aber immerhin einiges Material ist analysiert worden. Die angegebenen Materialien sollen als Beispiele für mögliches Material dienen:

<i>Espenzweige</i>	Olaus Magnus
<i>Birkenwurzeln</i>	Schweden Nr. 1a, Mörtsjön
	Schweden Nr. 1b, Dragasjön
<i>Fichtenwurzeln</i>	Schweden Nr. 22, Valkjärvi
<i>Wacholderzweige</i>	Finnland Nr. 10, Kiantajärvi
<i>unspezifizierte Fasern</i>	Schweden Nr. 27, Orrkammen
	Schweden Nr. 32, Arjeplog
<i>Roßhaar</i>	Norwegen Nr. 1, Bogan
<i>Pechgarn</i>	Schweden Nr. 5, Ekträsk
	Norwegen Nr. 8, Pasvik
<i>Hanfschnur</i>	Schweden Nr. 3a, Norra Volmsjö
	Schweden Nr. 34a, Jiltjaur
<i>unspezifizierte Schnur</i>	Norwegen Nr. 11, Skagen
<i>Rentiersehnen</i>	Finnland Nr. 7, Nellim
	Norwegen Nr. 13, Øksnes
	Norwegen Nr. 10, Senja
	Schweden Nr. 23, Stora Sjöfallet
<i>Lederschnüre</i>	Linné 1732

(Die Nummern beziehen sich auf den Katalog in Westerdahl 1987)

Es ist wunderlich, daß zwar Fichten-, aber keine Kiefernwurzeln genannt werden. Sie dürften aber auch verwendet worden sein. Im übrigen finden sich beim Näh-/Schnürmaterial Darmschnur (vgl. die Etymologie für das Wort *garn* in Elof Hellquists Svensk etymologisk ordbok) und auch Bastschnur. Beides scheint es aber nur bei Booten aus der älteren Eisenzeit in Norwegen gegeben zu haben. Darüber hinaus gibt es Birkenschnur oder -taue, bisher aber nur aus Finnland bekannt.

Andere Materialien

Als Dichtungsmaterial wird u.a. genannt: Tierhaar und Pech (Schweden Nr. 28a, Storholmen), Stoff (Schweden Nr. 23, Stora Sjöfallet), Moos (Finnland Nr. 10, Kiantajärvi) und Tier-(Ren-)Fett (Norman [Schnitler] 1929, S. 23). Auch das Material scheint kulturelle und möglicherweise sogar ethnische Bedeutung zu haben. Selbstverständlich gilt das auch für die Holzarten. Leider sind nur selten Analysen vorgenommen worden. Fichte und Kiefer dürften die wichtigsten Bauhölzer gewesen sein, mit einem gewissen Übergewicht der ersteren.

Anhang 2

Versuch einer Aufteilung der Funde genährter Boote auf Samensiedlungen in Schweden

Ein vorläufiger Versuch der Zuordnung der Funde zu heute existierenden Samensiedlungen oder anderen in Frage kommenden Gebieten könnte folgendermaßen aussehen:

Gebirgssamen-Siedlungen

Name	Bemerkung	Anzahl
Frostvikens Nord	evtl. Birkenrindenboote	4
Vilhelmina Süd	evtl. Birkenrindenboote	7
Vilhelmina Nord	evtl. Birkenrindenboote	10
Vapsten		2
Umbyn		5
Ran		8
Gran		5
Svaipa		10
Semisjaur-Njarg		6
Luokta-Mavas		2
Tuorpon		1
Jähkåkaska		–
Sirkas		1
Sörkaitum		1
Mellanbyn		–
Norrkaitum		–
Kaalasvuoma		–
Rautasvuoma		1
Talma		1
Saarivuoma		–
Könkämä		–

Südliche Waldsamen (ausgestorben):
evtl. Birkenrindenboote 26

Waldsamen-Siedlungen:

Malå	evtl. Birkenrindenboote	3
Maskaure		4
Västra Kikkejaur		6
Östra Kikkejaur		4
Mausjaure		3
Stäkke		–
Udtja		3
Serri		–
Gällivare		–

Gebiet am Torneälv (Mündung):
(inkl. 2 in Finnland) 7

Kommentar:

Es mag sehr schablonenhaft wirken, Funde im Weidegebiet der Gebirgssamen zu plazieren. Während der Winterweidezeit verwendete man ja keine Boote. Hingegen fallen zu einem großen Teil die Bootsfundplätze mit den Gebieten der Waldsamen zusammen. Meiner Meinung nach ist es dennoch nicht uninteressant zu sehen, in welchem Gebiet der Gebirgssamen die Funde gemacht wurden. Eine bestimmte Verbindung zwischen Wald- und Gebirgssamen hat ja entlang der Weiderouten nachgewiesen werden können (vgl. Westerdahl 1986b). Am liebsten hätte ich auch die Steuerbezirke identifiziert, in denen die Funde gemacht wurden, doch gab es zu wenige verlässliche Hinweise. Es gibt ja auch einige wenige unzweifelhaft gebirgssamische Bootsfunde. Die Frage nach der Unterscheidung zwischen Fischersamen und den übrigen Einteilungen ist hier ungeklärt geblieben. In wenigen Fällen findet man Andeutungen darauf, daß Boote auf die Fischersamen zurückgehen. Im übrigen zeigt diese Zusammenstellung, wie übrigens ja auch die Karte Abb. 24 (in DSA 19, 1996), daß die Funde genährter samischer Boote sich in der Hauptsache auf zwei Gebiete konzentrieren, ein südliches, in der Vilhelmina-Åsele-Lappmark, und ein nördlicheres in Süd-Norrbottn und Nord-Västerbotten. Genährte Boote sind in der gesamten Lappmark gefunden worden, doch diese beiden Gebiete starker Fundkonzentration sind diejenigen, in denen die Bautradition genährter Boote am längsten überlebt hat, bis irgendwann zwischen 1850 und 1900, wenn man das mögliche Alter der Funde in Betracht zieht. Schon frühzeitig ist man, wie weiter oben erwähnt, zu eisengenagelten Booten übergegangen, z.B. im Torneälv-Distrikt, der ja der Hauptweg nach Norwegen und dem Nordatlantik war. Vermutlich waren die Verhältnisse im Flußtal des Lule ähnlich. Bemerkenswert ist schließlich das völlige Fehlen von Funden genährter Boote in Jämtland/Härjedalen.

Anhang 3

Schriftquellen in chronologischer Reihenfolge

Verfasser	Jahr	Gebiet
Snorri Sturluson	1138/39 (verfaßt ca. 1230)	Hinnøya, Troms, Norwegen
Jacobus Ziegler	1532	Lappland (allgemein)
Olaus Magnus [Carta marina]	1539	Bottenviken, Finnland
Damianus de Goes	1540	Lappland (allgemein)
Olaus Magnus [Historia]	1555	Lappland/Bottenviken
Carisius (Kung Christians resa)	1599	Kildin, Kolaküste
Graan, Rhen, Tornaeus	1671–72	Lappland (allgemein)
Schefferus [Lapponia]	1673	Lappland (allgemein)
Lundius	1674	Lappland (allgemein)
Regnard	1681	Malören, Botenviken
Rudbeck d.J.	1695	Torne älv
Linné	1732 (gedruckt 1811)	Umeälven (Tuggen)
Ehrenmalm	1743	Ångermanälven
Högström	1745	Lappland (allgemein)
Tilas	1745	Umeälven, Vindelälven
Schnitler (Norman)	1745	Tärna/oberer Umeälven
Kristoffer Sjulsson	1850	Vapstens sameby S Umeälven
Malm	1841 (1851)	Finnmarken, Norwegen
Wessel	1902	Finnmarken, Norwegen
Hallström	1909	Kolahalbinsel
Itkonen	1917	Kolahalbinsel
Olofsson	1935	Jiltjer, Sorsele

Datierte Bootsfunde vermutlich samischen Typs

Sand	Norwegen Nr. 9*	Fundkombination	7./8. Jh.
(Bårset	Norwegen Nr. 2	Typologie	8. Jh.)
Øksnes	Norwegen Nr. 13	Gegenstand	10. Jh.
Laivajärvi	Finnland Nr. 14b	C14: Hel-1749	910 ± 90
Kjerringøy	Norwegen Nr. 6	Gegenstand	10. Jh.
Soukolojärvi	Schweden Nr. 21 (Schlitten)	C14 ohne Analyse-Nr.	13. Jh.
Tjautjer	Schweden Nr. 18	Ornament	Mittelalter?
Västra Kikkejaur	Schweden Nr. 27b	C14: Lu-2066	1630 ± 45
Enare	Finnland Nr. 7	C14: Hel-550	1860 ± 110

* die Nummern beziehen sich auf Westerdahl 1987

Sami boatbuilding: Part 4

Summary

In this fourth instalment of the series on Sami boatbuilding, the results of and argumentative connections between the first three parts are summarised, placed into an overall context and acknowledged as a foundation for future research. The specific characteristics of Sami boatbuilding – the second “art” (next to hunting) of which Sami men had command – are quite difficult to describe in detail for two reasons: First of all, as a people with different areas of settlement and ways of life, the Sami do not form a uniform ethnic group. Secondly, the majority of Sami boat finds are fragmentary. Nevertheless, the archaeological and ethnographic sources appear to present two more or less compatible pictures.

The employment of lacing or sewing techniques rather than iron for a vessel's construction and the function the vessel fulfilled (fishing, transport of animal skins or a passenger through the rapids) are the two primary means of identifying its Sami origins.

Aside from the relatively insignificant special forms such as the raft boats or the deep-sea rowing boats and sailboats of the ocean-going Sami, two boat types are primarily typical of Sami boatbuilding – the small boat, made in certain circumstances even of birch bark, and the larger boat. The smaller boat, consisting of three to four extremely thin planks, was a maximum of 3.5 metres long and so light that it could be carried by a single man over great distances, an important factor in the crossing of watersheds, etc. The larger vessel was long (probably as many as 20 metres) and narrow and could only be pulled – i.e., not carried – across watersheds. Between the Sami and the other peoples inhabiting in the area – particularly the Norwegians – as well as among the various different Sami groups, there were mutual influences in boatbuilding. The Sami groups differed from one another with regard to their way of life: Some lived in the mountains as semi-nomads, others in the coastal zones where there was a stronger orientation towards agriculture. The transport routes between the Scandinavian Lapp March and the Ural were passable only in winter, when ice and snow made overland transport and – accordingly – cultural contact possible at the points of transition within this so-called Zavoloshche Zone. These circumstances led to the emergence of an amphibian boat form characterised by the transformation from water vessel to sled or ski and vice versa. Whether this amphibian transport concept is of Sami or of Finnish origin cannot be determined on the basis of the sources presently known. The typical Sami characteristics appeared until well into the nineteenth century – even the sewing of the planks, although the building techniques of the Scandinavians were already long known. Interaction and the exchange of cultural impulses in this technique have not yet been sufficiently researched. The extensiveness of the Sami settlement area represents a major advantage for the scientific investigation of the various boatbuilding traditions.

In order to carry out further research it will be essential to trace underwater Sami boat finds, which are likely to be in much better-preserved condition than the fragmentary archaeological finds. Three categories of sewn boats are of particular interest in this context:

1. the large Sami river or lake boats, 2. the freight vessels identified by Olaus Magnus in 1555 for the Bothnian region, 3. the vessels of the ocean-going Sami of the historical period.

Also worthy of special attention are: 4. the finds of amphibian character.

La construction lapone de bateaux. 4ème partie.

Résumé

Dans cette 4ème partie de la série d'articles consacrés à la construction lapone de bateaux, les résultats et les contextes de l'argumentation des trois précédentes seront résumées, puis exposées dans un cadre général afin de servir de base à la recherches future. Les traits spécifiques de la construction de bateaux, le deuxième «art» après la chasse des hommes Samis, sont difficiles à décrire en détail, tout d'abord parce que les Samis ne forment pas une ethnie homogène, en raison de leurs

différentes régions d'habitat et de leurs modes de vie dissemblables, ensuite parce que les découvertes de bateaux lapons sont pour la plupart fragmentaires. Cependant, les sources archéologiques et ethnographiques semblent offrir une image plus ou moins cohérente.

L'origine lapone d'un bateau peut être déduite grâce à deux facteurs : en premier lieu la construction sans utilisation de fer mais avec des ligatures ou des coutures, ensuite l'usage spécial auquel étaient destinées ces embarcations (pêche, transport de peaux ou d'un passager à travers les rapides).

À côté de formes bien particulières mais moins significatives, telles que le bateau à rames et à voiles des Samis habitant sur les côtes, capables de tenir la mer et les bateaux de type radeau, il existe avant tout deux types d'embarcations qui soient caractéristiques : un petit qui, le cas échéant, pouvait même être réalisé en écorce de bouleau, et un plus grand. Le plus petit, constitué de 3-4 bordés très minces, mesurait au maximum trois mètres et demi et était tellement léger qu'il pouvait être porté par un homme sur de longs parcours – ce qui est important pour traverser la ligne de partage des eaux, etc. Le bateau plus grand, qui était étroit et long (parfois jusqu'à 20 m), ne pouvait pas être porté mais uniquement tiré pour passer la ligne de partage des eaux. Entre les Samis et les peuples circonvoisins, en particulier les Norvégiens, des influences dans la construction des bateaux sont à relever, tout comme avec les autres tribus de Lapons qui se différenciaient dans leur mode de vie selon qu'ils vivaient à moitié nomades dans les montagnes ou plutôt orientés vers l'agriculture dans les zones côtières. Sur les voies de communication, en partie très longues, entre la Laponie scandinave et l'Oural, c'est une forme amphibie qui en résulta, - utilisable seulement en hiver, lorsque la glace et la neige permettaient un transport par voie de terre dans cette zone nommée Zavoloshche et une culture de contacts aux points de passages -, indiquée par une alternance du véhicule marin et du traîneau ou des skis. En raison des sources insuffisantes, il est encore impossible de déterminer si l'origine de ce modèle de circulation amphibie est d'origine lapone ou finnoise. Jusqu'à une période avancée du 19^{ème} siècle, les traits typiques de la construction lapone de bateaux se perpétuèrent encore, même la couture des planches, alors que les techniques de construction des Scandinaves étaient connues depuis longtemps. Une interaction et un échange d'impulsions culturelles concernant cette technique sont encore loin d'avoir été étudiés. Les Samis, avec leurs vastes régions d'habitat, présentent un avantage énorme pour la recherche scientifique sur les différentes traditions de constructions de bateaux.

Pour épauler la recherche à venir, il serait nécessaire d'effectuer des fouilles sous-marines qui permettraient de découvrir des bateaux lapons en bien meilleur état que les trouvailles morcelées faites à terre. Trois catégories de bateaux cousus présentent ainsi un intérêt particulier: les grands bateaux de rivière ou de mer lapons, les embarcations de frêt qu'Olaus Magnus désigna en 1555 pour la région bothnique, les embarcations lapones historiques.

Auxquelles s'ajoutent: les découvertes à caractère amphibie.